
auto
polskim frontem 518 na
VIII ogólno-polski
zjazd gwiaździsty
do stolicy 15/IX 1934
nr 9 wrzesień 1934 cena 1 zł
T. PIOTROWSKI

WARUNKI PRENUMERATY
miesięcznika Auto

Rocznie	zł. 10.—
Półrocznie	„ 5.—
Kwartalnie	„ 2.50

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto".

CENY OGŁOSZEŃ

	Cała strona	1/2 st. —	1/3 st. —	1/4 str. —	1/8 str. —	1/16 str
Przed tekstem	Zł. 480.—	255.—	174.—	135.—	75.—	39.—
W tekście	„ 540.—	285.—	195.—	150.—	78.—	42.—
Za tekstem	„ 390.—	204.—	140.—	105.—	54.—	27.—

Pierwsza okładka Zł. 750.— Czwarta okładka Zł. 600.—

Drugi kolor o 100 złotych drożej.

Druk wielobarwny (trzy kolory) o zł. 250 drożej, i tylko przy ogłoszeniach całostronicowych. Wkładki dostarczone przez klijenta — zł. 200.— i zwrot porta pocztowego.

Członkowie Klubów Automobilowych i wszyscy Automobiliści polscy — Weźcie gremjalnie udział

w OGÓLNOPOLSKIM ZJEŹDZIE GWIAŹDZISTYM DO STOLICY

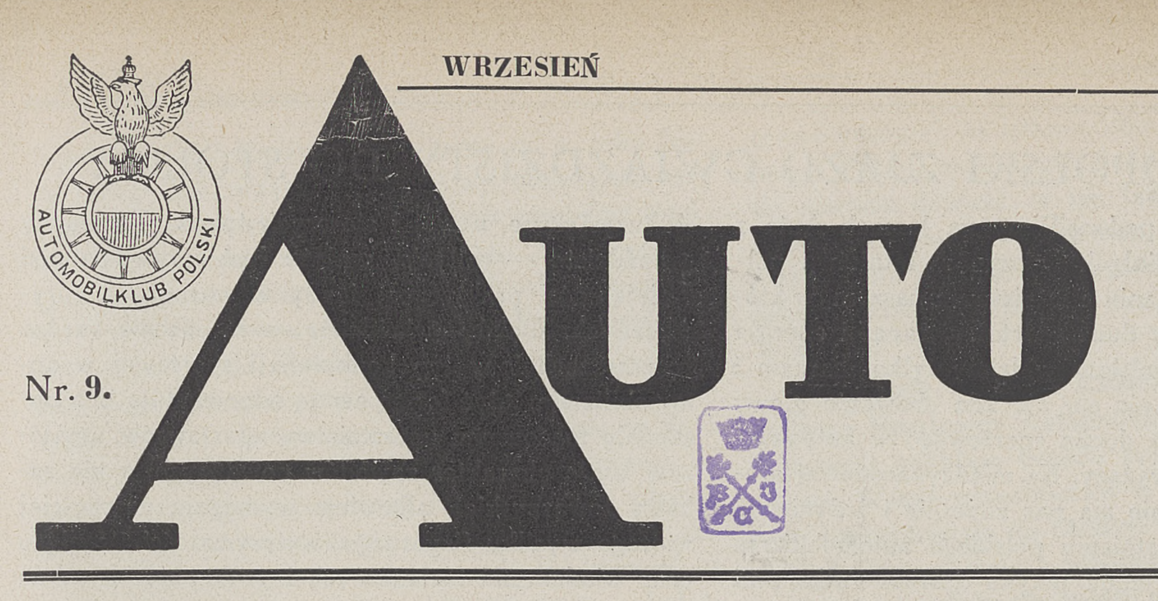
w dniu 15 września co da Wam prawo wjazdu na lotnisko i ujrzenia kulminacyjnych zawodów

„CHALLENGE"

Regulamin Zjazdu Gwiaździstego w Nr. 8 „Auta"

WRZESIEŃ 1934

Nr. 9.



Organ Automobilklubu Polski oraz klubów afiljowanych.

Organe officiel de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-45-11.

Redaktor przyjmuje interesantów od 20 do 30/31 każdego miesiąca codziennie od godz. 13 do 15-ej.

(Presse Bild Zentrale).

Start do międzynarodowego raidu o puhar Alp w dniu 7 sierpnia w Nicei — Widok parku współzawodniczących samochodów na promenadzie w Nicei.

OGÓLNOPOLSKI ZJAZD GWIAŹDZISTY DO STOLICY

Już kilkakrotnie podnosiliśmy na łamach Auta z okazji wielu wspaniałych wyczynów lotnictwa polskiego, że w porównaniu z lotnictwem naszem, w którem panuje wybitny duch sportowy, zapał i energja w automobilizmie polskim widzimy tylko marazm i upadek ducha. Na nic się nie zda chowanie głowy w piasek — upadek ducha sportowego w automobilizmie polskim jest rażący. Na międzynarodowej arenie automobilowej nie ma nas zupełnie i jedynie od czasu do czasu o istnieniu polskiego automobilizmu przypomina światu jedna jedyna dzielna Polka p-ni Koźmianowa. U siebie również niewiele zajmujemy się sportem automobilowym. Poziom bardzo już nielicznych krajowych imprez sportowych jest, niestety, niewiele wyższy niż w samych początkach istnienia samochodu, t. j. jakieś 30 lat temu, a jakiekolwiek nieco wyższe wymagania sportowe odstraszają natychmiast zawodników-amatorów. Nasze krajowe zawody samochodowe mają obecnie charakter raczej towarzyskich zabaw na tle sportu, takich jakie się organizuje po dworach i pałacach, i gdzie to jest nieco tenisa, nieco strzelania do celu, nieco konnej jazdy, ale najwięcej żartów, śmiechu, tańca i zabawy. Prawdziwego ducha sportowego, prawdziwej ambicji sportowej, zaciekłej chęci zwycięstwa, abnegacji i poświęcenia, takich jakie widywaliśmy w dawniejszych raidach międzynarodowych A. P. w obecnych konkursach samochodowych, niestety, już nam nie znaleźć.

Jakie są przyczyny tego stanu rzeczy? Zastanawialiśmy się tutaj nad tem już nieraz. Wszak nie brak ogólnego ducha sportowego wśród automobilistów, gdyż wielu z nich to wszak ci sami ambitni lotnicy, tenisiści, aychtmani i t. d. — Naszem zdaniem na upadek ducha sportowego wśród automobilistów wpłynął w pierwszym rzędzie pogrom motoryzacji w Polsce. To jest jasne, że każdy sportowiec, gdy pragnie osiągnąć w swej specjalności jakieś godne uwagi wyniki, uważa za niezbędne posiadanie możliwie najdoskonalszego narzędzia swego sportu. A nam Polakom, niestety, nie wolno nabywać wedle swego wyboru narzędzia sportu automobilowego, nowoczesnego sportowego samochodu. Mamy wszak dziesiątki doskonałych sportowców samochodowych, którzy już nigdy nie startują, ponieważ jeżeli wogóle posiadają jeszcze jakiś samochód to grata z przed lat kilku, na którym nie są pewni dojechania choćby do Wilanowa.

Istnieje jednakże pewna forma zawodów wysoce sportowych, w której równe szanse z nowoczesnemi samochodami sportowemi posiadają także zwykłe wozy turystyczne, nawet i starszych typów. To zjazdy gwiaździste — rallye's, mające być sprawdzianami umiejętności praktycznej jazdy w warunkach turystycznych. Zjazdy gwiaździste — to obecnie bardzo rozpowszechniony typ konkurencji sportowej w automobilizmie, gdyż formą swoją odpowiadają one doskonale masowemu uczestnictwu sportowców amatorów, mają charakter zawodów poważnych, a nie zabawy towarzyskiej, albowiem wymagają najczęściej sporego wysiłku fizycznego, wytrzymałości, treningu oraz wiadomości technicznych i praktycznych co do warunków jazdy, natomiast zawierają mniej elementów bezpośredniej brutalnej walki konkurencyjnej, przedstawiającej duże ryzyko tak dla jeźdźca jak i dla maszyny. Zjazdy gwiaździste wreszcie o ile połączone są z przybyciem na miejsce zjazdu w jakimś celu, czy to na wystawy, czy też na pokazy i zawody sportowe, łączą „utile" z „dulci", i w ten sposób zmniejszają wybitnie koszty uczestnictwa, gdy zastępują inne formy podróży, których koszty musieliby wszak ponieść uczestnicy i zaproszeni pasażerowie. Dzięki temu wszystkiemu zjazdy gwiaździste cieszą się wszędzie na świecie wielkiem powodzeniem, że choć przypomnimy tutaj dobrze znane w Polsce doroczne Rallye do Monte-Carlo, które jest obecnie jednym z największych, najpopularniejszych a nawet i najtrudniejszych zawodów samochodowych na świecie, i w którem obok najostatniejszych cudownych arcydzieł techniki samochodowej widywaliśmy również i niepozorne stare graty, doskonale jednak dotrzymujące kroku tamtym i nieraz figurujące na czołowych miejscach w klasyfikacji ogólnej.

Zjazdy gwiaździste również i w Polsce cieszą się zawsze największem powodzeniem. Jak wiadomo, co roku któryś z polskich Klubów automobilowych organizuje Ogólnopolski Zjazd Gwiaździsty, najczęściej połączony z przybyciem na inne zawody samochodowe. Zjazdy te cieszyły się naogół dość dużą, jak na nasze stosunki, frekwencją, i w rezultacie one jedne stwierdzały, że duch sportowy w automobilizmie całkowicie jeszcze u nas nie umarł i że są jeszcze pewne formy współzawodnictwa, które mogą zapalić i polskich automobilistów. Mamy tu na myśli współzawodnictwo zespołowe między Klubami, o wędrowny puhar zespołów klubowych, które było najsilniejszym jeszcze bodźcem, dla zachęcenia do uczestnictwa w zjazdach członków Klubów Automobilowych a w każdym razie chlubnie przynajmniej świadczyło o solidarności członków tych Klubów.

W roku bieżącym zorganizowania VIII z rzędu Polskiego Zjazdu Gwiaździstego podjął się Automo-

bilklub Polski. Korzystając z tego, że w roku bieżącym Polsce przypadł zaszczytny obowiązek zorganizowania największych na świecie zawodów lotniczo-turystycznych Międzynarodowego „Challenge", a to dzięki wspaniałemu zwycięstwu Polski w tych zawodach 2 lata temu, Automobilklub Polski postanowił połączyć VIII Polski Zjazd Gwiaździsty z obecnością na kulminacyjnych zawodach Międzynarodowego Turnieju Lotniczego, które odbędą się w dniu 16 września w Warszawie. Nie ulega wątpliwości, że każdy sportowo usposobiony Polak, a więc miejmy tym razem nadzieję, każdy automobilista polski zechce ujrzeć te wysoce ciekawe zawody, któremi są finał międzynarodowego lotu turystycznego i dodatkowe konkurencje lotnicze o międzynarodowy puhar przechodni „Challenge", które odbędą się w dniu 16 września. Dzięki współudziałowi Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, uczestnicy VIII Polskiego Zjazdu Gwiaździstego, który został nazwany Ogólnopolskim Zjazdem Gwiaździstym do Stolicy, będą mieli możność ujrzenia tych arcyciekawych zawodów lotniczych w warunkach absolutnie najdogodniejszych, gdyż ze swoich samochodów, umieszczonych w specjalnem stoisku na lotnisku. Choć więc ostateczny termin przybycia na metę w Zjeździe gwiaździstym upływa dn. 15 września, o godz. 21, jednakowoż właściwie oficjalnem zakończeniem Zjazdu Gwiaździstego będzie grupowa jazda w korowodzie wszystkich zjazdowych samochodów w dn. 16 września na lotnisko, gdzie zajmą miejsca w wydzielonym parku, w miejscu gdzie będą doskonale widoczne popisy lotników.

Tak więc w dniu, w którym sportowe lotnictwo polskie zadokumentuje przed całym światem swój wysoki poziom i przypomni mu niedawne swoje światowe tryumfy, a może być święcić będzie nowe wielkie tryumfy — sportowy automobilizm polski, również wezwany jest aby pokazał światu, iż istnieje. W dniu tym Stolica gościć będzie w swych murach dziesiątki tysięcy cudzoziemców interesujących się sportem. Źleby było gdyby słabe uczestnictwo w Ogólnopolskim Zjeździe Gwiaździstym do Stolicy miało skompromitować automobilizm Polski w oczach cudzoziemców. Jesteśmy pewni, że do tego nie dojdzie i że jednakże ambicja nasza narodowa weźmie górę nad obojętnością sportową i inercją automobilistów polskich, tak, iż w Zjeździe Gwiaździstym przyjmie udział gremjalny bezwzględnie ogół członków automobilklubów polskich i conajmniej większość automobilistów niezrzeszonych. Tak w dniu, w którym Lotnictwo Polskie stwierdzi przed całym światem, choćby tylko tem, że będzie gospodarzem w tej największej międzynarodowej imprezie lotniczej, że istnieje ono jako jedna z podpór potęgi Polski, musi bezwzględnie automobilizm polski również dowieść, w ten tak łatwy sposób, gdyż tylko przez swoją w dniu tym obecność, że również i on istnieje i że wśród wszystkich innych czynników postępu naszego kraju nie braknie również i Automobilizmu.

Członkowie Polskich Klubów Automobilowych i wszyscy Sportowcy Automobilowi! — Obowiązkiem waszym i punktem honoru powinno być jaknajliczniejsze Wasze uczestnictwo w Ogólnopolskim Zjeździe Gwiaździstym do Stolicy. Nie będzie chyba godnym miana sportowca polskiego automobilsta, który w dniu tak wielkim dla sportu polskiego nie stanie na mecie Zjazdu Gwiaździstego i nie zadokumentuje przed światem, że pomimo wszystko, w Polsce interesujemy się jeszcze sportem automobilowym. Regulamin Zjazdu Gwiaździstego nie stwarza zbyt wielkich trudności nawet dla niewytrenowanych amatorów, a szereg pięknych nagród i plakietek będzie miłą pamiątką przedewszystkiem z wypełnienia obowiązku sportowego w dniu, w którym tak blizki nam i pokrewny sport dowiódł, że wytrwałością, dyscypliną i zapałem, wychodzi się na jedno z pierwszych miejsc na świecie.

KONSTRUKCYJNY POSTĘP TECHNIKI SAMOCHODOWEJ PRZY PIONIERSKIM WSPÓŁUDZIALE POLSKI.

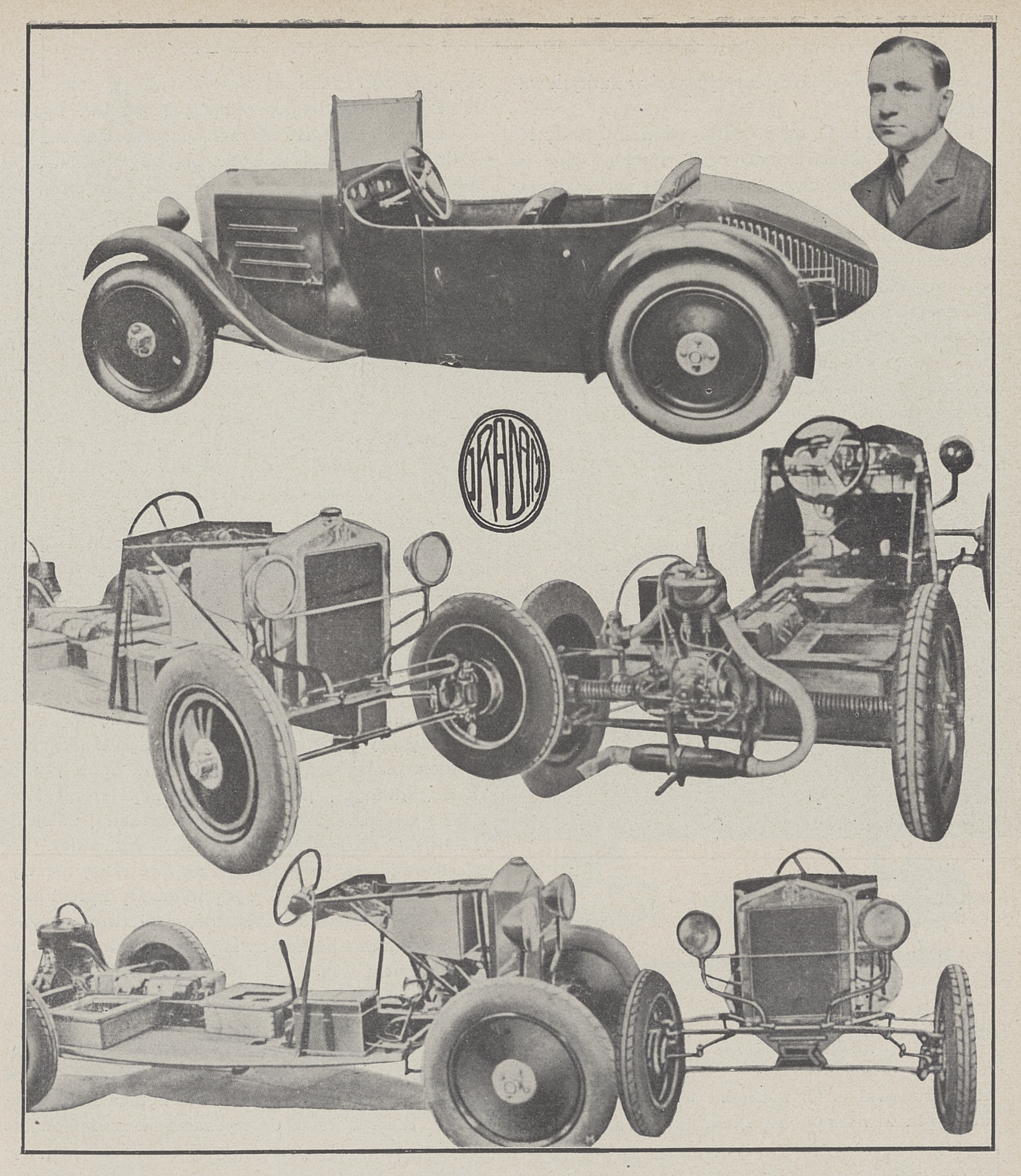
Ze sprawozdań o ostatnich wystawach samochodowych i wiadomości z zachodu wynika, że nastąpiły doniosłe zmiany w światowym przemyśle automobilowym. Nie dotyczą one samego ustroju, organizacji produkcji lub zbytu, a poprostu konstrukcji samochodu. Stary samochód — standardowej budowy — przeżył się lub dogorywa i musi ustąpić miejsca tworowi nowoczesnej konstrukcji. Jakie są wytyczne nowoczesnej techniki samochodowej i gdzie się zrodziły? Odpowiadając zwięźle na pierwszą część pytania, należy przedewszystkiem zaznaczyć, że nowoczesny samochód posiada niezależne resorowanie wszystkich czterech kół, sztywną i odporną na przekrzywienia ramę, a raczej jednobelkowy lub jednorurowy kadłub, zblokowany w jedną zwartą całość mechanizm napędowy, elastycznie zawieszony, umieszczony z przodu, jeśli napędzane są przednie koła lub wbudowany ostatnio coraz częściej w tyle wozu przy napędzie tylnych kół, lekką budowę, przez zastosowanie stopów glinowych i umiejętne manipulowanie cięższemi surowcami, nisko umieszczony środek ciężkości, przy szerokim rozstawie kół, niskoprężne balony, niezawodne hamulce, cichobieżne, dające się łatwo obsługiwać skrzynki i t. d.

Ożywczy podmuch dla nowoczesnej samochodowej techniki zrodził się jeszcze przed kilku laty u młodych konstruktorów. Przemysł jednak, jak zwykle, patrzał z ukosa na zasadnicze nowatorstwa; zbyt wiele inwestował w stare konstrukcje, aby miał je łatwo porzucać, a pozatem ogół jeszcze nie zasmakował w czemś nowem — lepszem i zadawalał się wozem standardowym. Młodzi zapaleńcy borykają się z większem lub mniejszem powodzeniem z losem i jego przeciwnościami i zwykle wyczerpawszy się finansowo, zaprzestają dalszej twórczej pracy; niewielu szczęśliwców spotyka życzliwą dłoń małych przemysłowców, którzy umożliwiają im dalsze kontynuowanie pracy i eksperymentowanie, a inni znów choć z trudem mozolnie wytężają siły, nie chcą dać się ubiec i pracują w zaciszu. Ogół rzadko spotyka się z produktami ich twórczych myśli — najnowocześniejszemi samochodami, gdyż ilość ich jest znikoma i zwykle ogranicza się do jednego lub dwóch próbnych wozów, zbudowanych przeważnie środkami „domowemi" i dlatego oczywiście wykazującemi rozmaite niedociągnięcia. Jedynie oko wytrawnego i nowocześnie myślącego fachowca potrafi wyłowić, należycie zrozumieć i ocenić konstrukcyjną pracę nowatorską, ale takich jest mało i dlatego tylko niekiedy w dużych odstępach czasu można znaleźć w prasie codziennej lub fachowej wiadomości o tych ciekawych przedsięwzięciach.

Na zachodzie poczynania nowatorów wydają obecnie już owoce. Od paru ostatnich lat, szczególnie w Niemczech, zaczęły pojawiać się coraz to nowe udoskonalone samochody zbudowane przez prywatnych konstruktorów; usłuchały ich najpierw małe wytwórnie, a z ich zachęcających doświadczeń korzysta dopiero wielki przemysł samochodowy. Konsumenci tylko do pewnego czasu dają się wprowadzić w błąd i pozwalają narzucać sobie wolę fabrykantów, niechętnych nowościom. Rodzi się świadomość i krytycyzm. Dlatego też zdrowa myśl o gruntownej zmianie konstrukcji samochodu, jakkolwiek tłumiona przemocą długie lata, potrafiła przezwyciężyć przeciwności i wreszcie zatryumfować.

Charakterystyczne są stosunki u najpotężniejszego producenta samochodów — Stanów Zjednoczonych A. P. Niechętny wszelkim zmianom amerykański przemysł jeszcze do niedawna poprostu sobie kpił z niezależnego resorowania kół samochodu — dziś większość amerykańskich wozów posiada indywidualnie resorowane przednie koła. Jedynie Ford kurczowo trzyma się dawnych rozwiązań, ale pewne jest, że i on wkrótce ustąpi. Obecne stadjum konstrukcji amerykańskich uważać należy za przejściowe, gdyż niewątpliwie w niedługim czasie samochód amerykański będzie posiadał także tylne koła niezależnie resorowane. Stopniowe przejście daje się umotywować z jednej strony koniecznością olbrzymich wydatków, związanych ze wszelką zmianą dotychczasowych typów, z drugiej zaś strony chęcią pozostawienia sobie dalszych atutów reklamowych do następnej kampanji. Amerykanie najpierw zachwalali sztywne osie, wyśmiewając zasadniczo t. zw. osie łamane, dziś śpiewają hymny pochwalne na indywidualne zawieszenie i resorowanie tylko przednich kół, aby za rok, czy dwa uznawać za nowoczesny tylko taki samochód, który będzie posiadał wszystkie cztery koła niezależnie resorowane. Dużą popularnością cieszy się obecnie szczególnie w Ameryce nadwozie kształtu aerodynamicznego i wszelkie mniej lub więcej rozsądne rozwiązania, zmierzające do zmniejszenia oporu czołowego samochodu. Sądząc z narazie nieoficjalnych wiadomości, przemysł amerykański, idąc za przemysłem europejskim wkrótce wypuści na rynek szereg typów samochodów z silnikami z tyłu, które to typy według najnowszych modeli Mercedesa, Tatry, Hansy, Standarda i t. d. stanowią ostatnie słowo współczesnej europejskiej techniki samochodowej.

Polski dorobek samochodowy jest znikomy, bo przemysłu automobilowego właściwie nie posiadamy, a wozów mamy także bardzo niewiele. Wytworzone u nas warunki mniej lub więcej sztucznie zahamowały

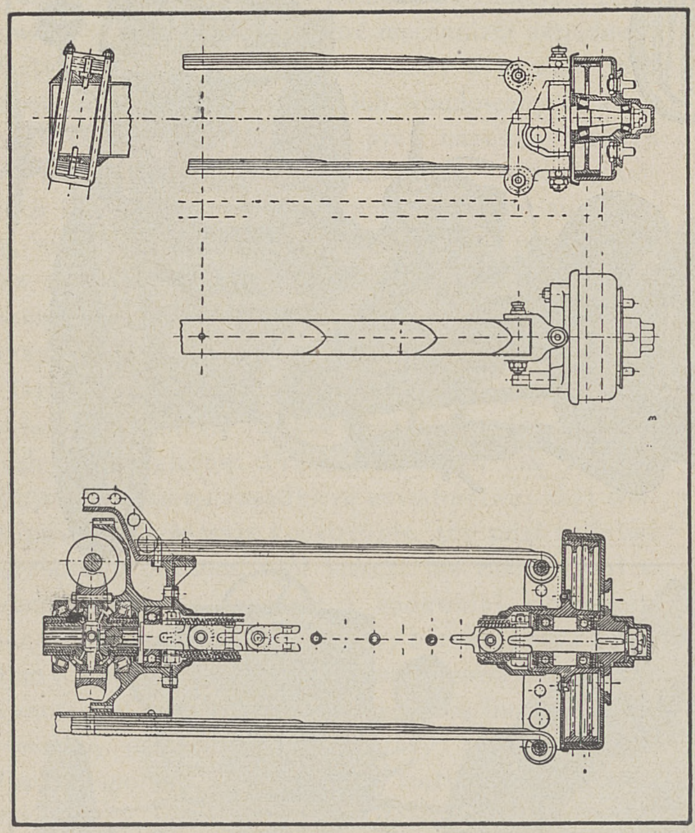


Detale konstrukcyjne samochodu „Iradam" i portret konstruktora p. A. Glücka.

rozwój automobilizmu, a wszelkie prywatne poczynania w kierunku stworzenia podstaw dla produkcji rodzimych samochodów natrafiały na tysiączne trudności i nie doprowadziły do celu. Jeszcze w zeszycie Nr. 2 Auta z roku 1926 pisałem o polskiej konstrukcji małego samochodu „Iradam", opracowanej przez inż. Adama Glücka. Jakkolwiek dotąd mimo licznych zabiegów nie doszło do fabrykacji tych samochodów, to jednak właśnie teraz konstrukcyjne idee p. G. osiągnęły pełny sukces moralny i przynajmniej zasługują na szczególne wyróżnienie na tem miejscu. Zabierając się jeszcze w roku 1920 do konstruowania popularnego samochodu, p. G. poszedł zupełnie innemi nowemi drogami, wychodząc z założenia, że panujący przez długie lata kierunek tworzenia kopji dużych wozów stwarza tylko filigranowe minjatury, nie nadają-

ce się do wygodnej jazdy turystycznej w naszych warunkach.

Konstrukcje p. G. od początku odźwierciadlały indywidualność konstruktora, były zupełnie inne od ogólnie wprowadzonych i tembardziej spotykały się niejednokrotnie z niesłuszną, często bezmyślną, a czasem wręcz złośliwą oceną. Że słuszny był wówczas jeszcze obrany przez p. G. kierunek i kontynuowany przez niego konsekwentnie z udoskonaleniami do ostatniego zbudowanego modelowego wozu, mamy tego obecnie dobitne potwierdzenie. Pomysły p. G. wyprzedziły na długie lata postęp techniki samochodowej i dają świetne świadectwo przewidywaniom i zdolnościom tego konstruktora. Pierwszy model swojego



Detale zawieszenia sam. „Iradam".
U góry przednich kół, u dołu tylnych.

wozu zbudował p. G. własnemi siłami w roku 1925. Niezwykła wówczas konstrukcja odznaczała się tem, że cały blok maszynowy, złożony z powietrzno (turbinowo)-chłodzonego silnika wraz z skrzynką biegów i dyferencjałem tworzył jedną zwartą całość i wbudowany był w tyle wozu, a napęd tylnych kół uskuteczniony był łamanemi półośkami, szkielet składał się z dwóch wąsko rozstawionych wysokoprofilowych podłużnic (z dużemi otworami dla ulżenia wagi). Blok maszynowy umieszczony był nad środkiem tylnego mostu i w ten sposób korzystnie obciążał koła napędowe. Po licznych zabiegach zainteresował p. G. swym wozem Zjednoczone Huty Królewską i Laury na Śląsku, dla której to firmy skonstruował w roku 1927 udoskonalony model poprzednio już opracowanego samochodu. Patrząc na ten wóz, podziwiać trzeba jak trafnie p. G. jeszcze wówczas ujął zagadnienia techniki samochodowej w przyszłości i potrafił je rozwiązać. Większość szczegółów konstrukcyjnych, któremi obecnie zachwyca się świat w Mercedesach, Tatrach, Hansach, Standardach i t. d. jako ostatniem słowem techniki, posiadał skonstruowany przed siedmiu laty Iradam p. Glücka. Do tych szczegółów po za zblokowanym mechanizmem napędowym wbudowanym z tyłu samochodu zaliczyć przedewszystkiem trzeba niezależne zawieszenie wszystkich czterech kół w szeroko rozstawionych równoległych poprzecznych resorach, jednobelkowy centralny skrzynkowy kadłub z licznemi otworami dla zmniejszenia wagi i oddzielne drążki kierownicze dla każdego z przednich kół. Zaznaczyć jeszcze wypada, że niektóre wewnętrzne, gdzieindziej niespotykane, szczegóły konstrukcyjne, jak np. rozmieszczenie dyferencjału w bezpośredniem sąsiedztwie silnika i umieszczenie skrzynki biegów za nim są np. w najnowszym Mercedesie wprost identycznie rozwiązane jak w Iradamie. Podwozie „Iradama" wystawione w roku 1930 na wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu znalazło przychylną ocenę nowocześnie myślących fachowców; tak np. w obszernym artykule, zamieszczonym w poważnem berlińskiem piśmie fachowem „Motor und Sport", określono „Iradama", jako najlepsze współczesne konstrukcyjne rozwiązanie małego samochodu; także filadelfijskie czasopismo „Automotive Industries" zamieściło opis tej oryginalnej i na owe czasy niezwykłej konstrukcji. Próbne jazdy wykazały wprost nadzwyczajne właściwości Iradama, jakkolwiek oczywiście próbny wóz posiadał wady wykonania. Kto z niedowierzaniem wsiadał do tego samochodzika już po krótkiej jeździe stawał się jego entuzjastą.

Mimo ogromu pracy włożnej w urzeczywistnienie swych praktycznych pomysłów konstrukcyjnych i ciągłego kołatania do wrót krajowego przemysłu, nie udało się p. Glückowi znaleźć należytego zainteresowania i dlatego dotąd do wytwarzania Iradamów nie przyszło. Niewyzyskane pomysły konstrukcyjne, wywołujące sensację przy pojawieniu się ich przed tylu laty, są jeszcze dziś aktualne i mają duże szanse urzeczywistnienia.

W ten sposób obecnie zagranica przejęła mniej lub więcej świadomie dawno u nas zrodzone i nawet wykonane pomysły, a o ile dopływ zagranicznych samochodów będzie znów możliwy do Polski, ogół będzie podziwiał obce inwencje, zapominając, że były one przed wielu laty zaprojektowane i urzeczywistnione przez Polaka.

Stanisław Szydelski.



Wiadukt i tunel w Serravalle Pistoiesse. *(Giacomo Brogi).*

AUTOSTRADA FLORENCJA — MONTECATINI — VIAREGGIO

Myśl połączenia autostradą Florencji z wybrzeżem morskiem nie jest nowa; już wkrótce po otwarciu pierwszej włoskiej autostrady Medjolan — Jeziora Lombardzkie w łonie stowarzyszenia „Związek Propagandowy Toskanji" (Ente per le Attività Toscane), projekt taki począł kiełkować. W roku 1928 powołana została w tym celu do życia spółka akcyjna „Società Anonima Autostrade Toscane", musiała ona jednak długo walczyć z przeciwnościami, przeważnie natury finansowej, aby w sierpniu 1932 roku oddać do użytku publicznego odcinek Florencja — Montecatini, w październiku tegoż roku odcinek Montecatini — Lucca, wreszcie w sierpniu roku zeszłego ostatni: Lucca— Viareggio.

Jak z mapki sytuacyjnej widzimy, autostrada nie łączy swych krańcowych stacji linją prostą, tak jak to czynią inne autostrady, a stanowi linję łamaną; nic to jednak dziwnego: podczas gdy inne na swoim przebiegu nie napotykają ważniejszych środowisk, a służą tylko jako tranzytowe drogi pomiędzy swemi krańcami, autostrada Florencja — Morze, przebiega żyzną i bogatą Toskanję, napotyka po drodze miasta, które są bądź źródłem lokalnego ruchu, bądź centrami artystycznemi, bądź posiadają specjalne atrakcje. Łącząc największe, po Rzymie, miasto Włoch środkowych i wszechświatowe centrum artystyczne — Florencję z najmodniejszą dziś plażą włoską Viareggio, autostrada obsługuje przemysłowe środowisko Prato, które ostatnio, po otworzeniu nowego tunelu pod Apeninami nabrało jeszcze większego znaczenia jako krańcowa stacja odcinka kolejowego „direttissima" Florencja — Bologna, dalej bogatą w skarby artystyczne Pistoię, słynne uzdrowisko Montecatini i obok nieco Monsumano, wreszcie Lukkę, centrum zarówno artystyczne, jak i handlowe.

Pod względem turystycznym autostrada znacznie



Stacja i wiadukt dla przechodniów w Montecatini. *(Giacomo Brogi).*

przewyższa wszystkie swoje poprzedniczki; przecina ona piękną Toskanję, której żyzne pola i malownicze pagórki, w nieustannie zmieniającej się panoramie dają radość i odpoczynek oczom przejeżdżającego turysty, tembardziej, że przez cały prawie czas autostrada przebiega po nasypie, nad poziomem okolicy.

Przy budowie autostrady kierowano się temi samemi zasadami, co przy budowie jej poprzedniczek, składa się ona bowiem przeważnie z linij prostych oraz nielicznych łuków, które z paru tylko wyjątkami mają promień od tysiąca do 2000 metrów.

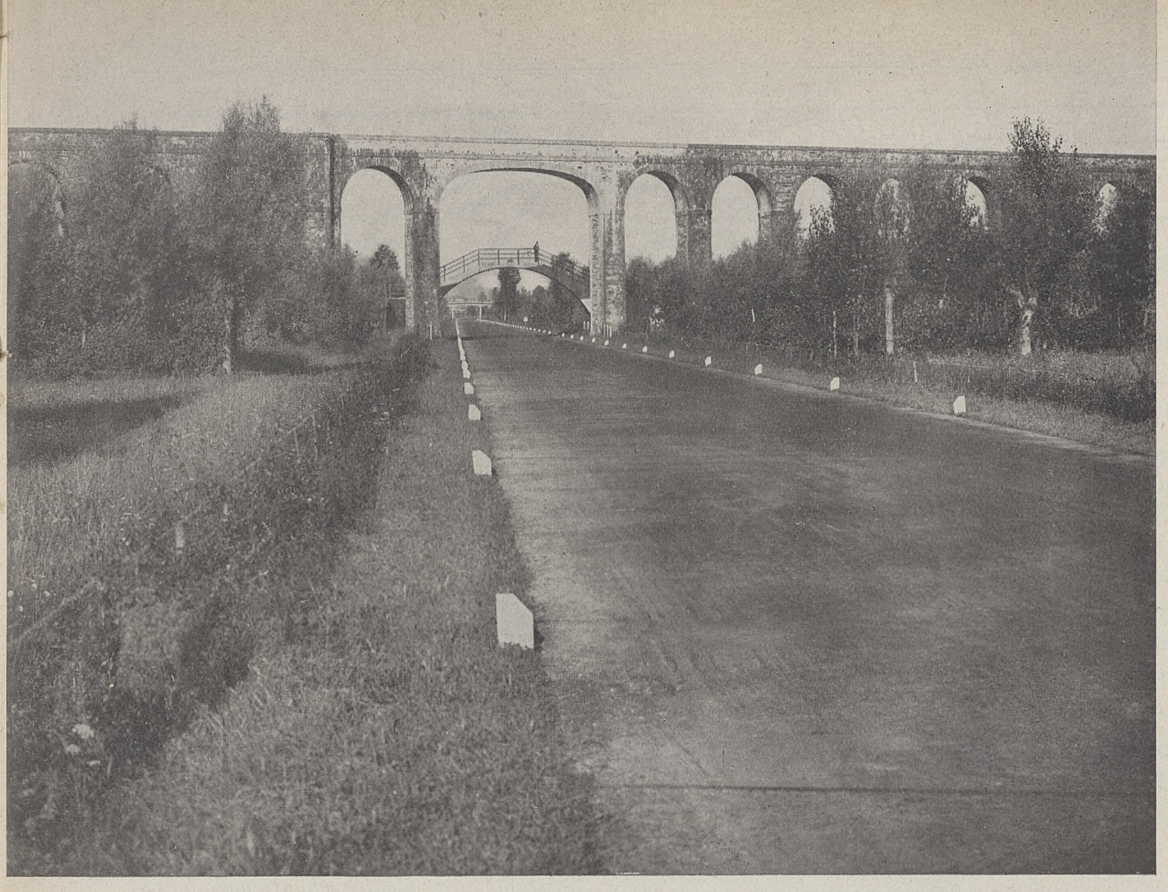
Autostrada zaczyna się o 2,5 km za rogatkami Florencji, na drodze państwowej do Pistoi i prowadzi linją prostą dwanaście kilometrów długą do Prato, skąd drugą prostą — 14,5 km dochodzi do Pistoi. Za Pistoją napotyka autostrada łańcuch wzgórz Albano, przebywa go pod przełęczą Serravalle tunelem 330 m długim i, po przebyciu 13,5 km, dochodzi do Montecatini. Na tym odcinku napotykamy jedyny ostrzejszy łuk na całej autostradzie, o promieniu 300 metrów. Znalazłszy się znów w dolinie, dwiema linjami prostemi długości 10 i 15 kilometrów, osiąga Luccę, poczem biegnie wzdłuż koryta rzeki Serchio, przecina ją w Ripafratta i, po 16,5 km, kończy się w pobliżu miejscowości Migliarino na państwowej drodze „Aurelia" (Genua — Rzym, wzdłuż brzegu morza) w odległości 9,5 km od Viareggio w jednym i 6 km od Pizy w drugim kierunku.

Ponieważ jednak droga „Aurelia" krzyżuje się w pobliżu Migliarino z linją kolejową dwa razy w poziomie, celem więc ominięcia tych dwóch przejazdów, zbudowano 4 km zwykłej drogi, z czego 1,5 km w kierunku Pizy i 2,5 km w kierunku Viareggio.

Ściśle przestrzegana zasada nie przecinania autostrady w poziomie żadnemi innemi drogami wywołała konieczność budowy aż ponad 500 dzieł sztuki inżynieryjnej, w tem: 30 dużych mostów, 130 wiaduktów i podjazdów przez drogi i koleje, 3-ch wielkich wiaduktów, tunelu 330 m długiego oraz naprawdę imponującej grupy dzieł pod Ripamonte, gdzie autostrada przechodzi kolejno nad drogą państwową, koleją, rzeką Serchio i sztucznym kanałem, biegnącemi w tem miejscu równolegle do siebie. Prace te utrudnił niezmiernie błotnisty grunt, w którym roboty te musiały

Widok na mosty w Ripatratta (od lewej strony nad rzeką Serchio, nad kanałem Ozzeri, nad torem kolejowym).

(Giaciomo Brogi).



Przejazd pod starożytnym wiaduktem pod Lukką z usuniętym filarem.

(Giaciomo Brogi).

być prowadzone. Na uwagę zasługuje również rozwiązanie przejścia autostrady pod starożytnym akwaduktem, którego nie chciano rujnować, usunięto więc z niego jedną kolumnę i na miejsce dwóch kolistych zbudowano jeden eliptyczny.

Nawierzchnię autostrady tworzą wielkie betonowe płyty, o grubości średnio 20 cm, pokryte warstwą smoły i wysypane następnie lekko drobnym żwirem. Szerokość pokładu betonowego wynosi 8 metrów, po obu jego stronach znajdują się dróżki, szerokości każda po metrze, tak, że ogólna szerokość nawierzchni stanowi 10 metrów, cyfrę klasyczną już dla autostrad.

O rozmiarze tych prac sądzić można z następujących paru liczb. Ziemi wykopano 2 miljony metrów sześciennych, na dzieła sztuki poszło 100,000 mc betonu i 20,000 mc żelbetu. Do nawierzchni zużyto 130,000 mc betonu. Budowa jej zajęła przeszło 1,200,000 dni roboczych, przy zużyciu 200,000 mc kamienia, 150,000 mc żwiru, 100,000 mc piasku i 800,000 kwintali cementu.

A koszty? Odnośne dane nie zostały ogłoszone, nie ulega jednak wątpliwości, że, ze względu na wymienione wyżej trudniejsze warunki miejscowe, były one wyższe od kosztu budowy innych autostrad. Dla orjentacji czytelnika nadmienimy, że budowa autostrady Medjolan — Jeziora Lombardzkie kosztowała przeciętnie około miljona lirów (około 460 tysięcy złotych) od kilometra.

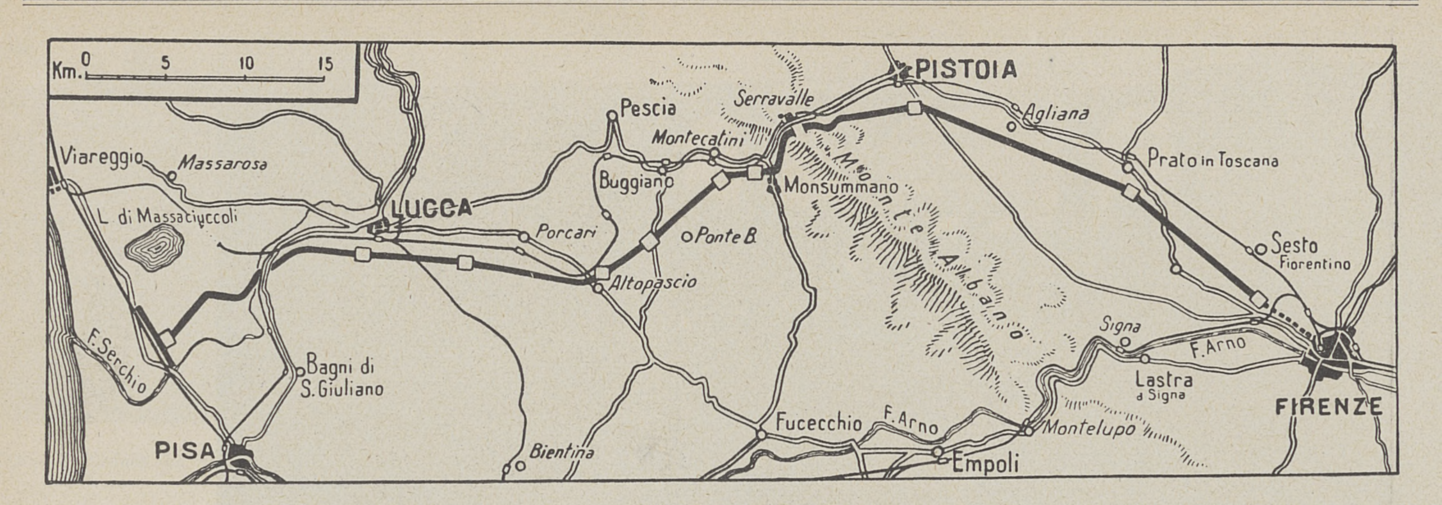
Autostrada podzielona jest na sześć odcinków stacjami: Prato, Pistoia, Montecatini, Altopascio i Lucca. Zasługuje na uwagę, że na ogólną ilość biletów sprzedanych w ubiegłym roku 25% było ważne na 3 odcinki, 21% na jeden, 21% na dwa, 16% na pięć, 8% na cztery, zaś 9% tylko na cały przebieg autostrady. Wprawdzie całość jej była zakończona dopiero w sierpniu zeszłego roku, jednakże już i z tej statystyki jest widoczne, że myśl przeprowadzenia autostrady, jako środka komunikacyjnego pomiędzy wyżej wymienionemi ośrodkami, była trafna i że funkcja arterji tranzytowej pomiędzy Florencją a drogą nadmorską, prowadzącą na północ do Viareggio i Massa, zaś na południe do Pizy i Livorno, jest dotychczas przynajmniej, dla autostrady drugorzędną.

Zrozumiałem więc będzie, że powstała myśl dopeł-



Stacja końcowa w Migliarino.

(Giacomo Brogi).



nienia tego dzieła przez budowę odgałęzienia z Lucci do Pizy, co skróciłoby odległość z Florencji do Pizy, a tem samem do Livorno o ośm klometrów. Przedłużenie w następstwie autostrady z Pizy do Livorno dałoby temu ważnemu portowi dogodne połączenie z jego zapleczem: Toskanją i Włochami środkowemi, połączenie, jakie, po ukończeniu „Camionale" Genua — Serravalle Ligure, posiadać będzie Genua z Lombardją i Piemontem.

Jan Erlich.

SPROSTOWANIE. W Nr. 8 Auta w Sprawozdaniu z 2-ej Jednodniowej Jazdy Konkursowej, podając wyniki tych zawodów sklasyfikowaliśmy kolejno wszystkich zwycięzców w kategorjach. Otóż wyjaśniamy, że w 2-ej Jedniodniowej Jeździe Konkursowej nie było ogólnej klasyfikacji, gdyż Komisja Sportowa A. P. stanęła na stanowisku, iż niesprawiedliwem byłoby zestawianie wyników wozów zupełnie różnych pod względem mocy a tem samem i szybkości, która decydowała w niektórych próbach. Zwycięzcy klasyfikowani byli jedynie w kategorjach.

WIELKIE ZAWODY MIĘDZYNARODOWE

Grand Prix Belgji.

Tegoroczny wyścig o Grand Prix Belgji rozegrany został, jak zwykle na torze Spa-Francorchamps-Malmedy, liczącym 14 km. 900 długości. Wyścig rozegrany został w 40 okrążeniach, t. j. na dystansie 596 km. Wyścig ten, który miał miejsce w dniu 29 lipca obfitował w ciekawe sytuacje i od początku do końca trzymał widzów w napięciu, pomimo, a może właśnie dla tego, że startowała tylko niewielka ilość zawodników, gdyż tylko 7-u. Bugatti wystąpił tym razem oficjalnie z 3 wozami, udział wzięła również z 2 wozami Alfa-Romeo stajnia Ferrari. Pozatem startowała jeszcze jedna Maserati i 1 Ford Montier'a. Wozy niemieckie i Nuvolari nie stanęli na starcie bez podania przyczyn. Pogoda nie dopisała; drobny deszcz uczynił nawierzchnię śliską i trudną, jednakże dzięki świetnemu stanowi szosy przeciętne były bardzo wysokie. Od początku wyścig prowadzą 2 Alfy-Romeo, Chiron'a i Varzi'ego. Ekipa Bugatti walczy z trudnościami technicznemi, mianowicie ze świecami, i traci sporo czasu na kilkakrotną ich zmianę. W ten sposób w 13 okrążeniu Chiron i Varzi mają już o całe okrążenie więcej od ekipy Bugatti. Porządek ten trwa do 20 okrążenia, w którem nagle wóz Chiron'a koziołkuje. Wychodzi on na szczęście prawie cało z niebezpiecznego salto-mortale, gdyż ma tylko potłuczone kolano i wraca o własnych siłach ale piechotą do swego stoiska. Teraz więc na 1 miejscu znajduje się Varzi, który ma aż 9 minut przewagi nad drugim — Sommerem na Maserati. Na dalszych miejscach idą Dreyfus, na Bugatti i Brivio na Bugatti. Jeszcze dalej znajdują się Benoist na Bugatti i Montier na Ford. W 22 okrążeniu Sommer'a spycha Dreyfus z drugiego miejsca, a wkrótce potem Brivio z trzeciego. Wydaje się teraz, że Varzi bezwzględnie wygra wyścig, jednak w 29 okrążeniu zatrzymuje się on wskutek pęknięcia rurki oliwnej. Oliwa zalewa mu silnik i paląc się tworzy kłęby czarnego dymu. Varzi wobec tego rezygnuje i wtedy Dreyfus wychodzi na pierwsze miejsce. W następnych okrążeniach niema już żadnych zmian, tak, iż klasyfikacja wypada następująco: 1-y René Dreyfus na Bugatti w 4 g. 15 m. 3 s. 4/5 (przeciętna 139 km. 861), 2-i Brivio na Bugatti w 4 g. 16 m. 54 s. 4/5, 3-i Sommer na Maserati, 4-y Benoist na Bugatti i 5-y Montier na Ford.

Złoty Puhar Littorio.

W czasie od 26 maja do 2 czerwca odbyły się na przestrzeni 5687 kilometrów dróg włoskich międzynarodowe zawody szybkości o „Złoty Puhar Littorio". Pierwszy włoski samochodowy bieg okrężny (Coppa d'Oro del Littorio — Primo Giro Automobilistico d'Italia), otwarte wyłącznie dla wozów seryjnych, które, wobec bardzo surowego regulaminu, stawiały zarówno kierowcom, jak i wozom, bardzo trudne zadanie.

Regulamin kładł przedewszystkiem wielką wagę na seryjność wozu i najmniejsze odchylenie od konstrukcji seryjnego typu wystarczało, aby wóz nie został dopuszczony do zawodów.

Zawody składały się z trzech etapów: Rzym — Messyna, Reggio — Calabria — Medjolan i Medjolan — Rzym. Na krańcowych stacjach etapów wozy zajeżdżały do „zamkniętych parków", w obrębie których ani reparacje, ani zaopatrywanie nie mogły być dokonywane, zaś czas, zużyty na te operacje wliczany był do czasu przebiegu. Wozy podzielone były na pięć klas, w zależności od pojemności cylindrów, z których każda miała określoną maksymalną szybkość i zawodnik, który przybywał na posterunki kontrolne w 30 minut po czasie odpowiadającym klasie swego wozu, wykluczał się z dalszego biegu. Szybkość przeciętna maksymalna dla klasy do 1100 cmc. była 45 km/g, od 1100 do 1500 cmc. — 48 km, od 1500 do 2000 cmc — 52 km, zaś od 2000 do 3000 km. i powyżej 3000 — km — 60 km/g.

Zawody rozpoczęły się w dniu 26 maja startem z Rzymu: przez Neapol, Salerno i Cosenzę zawodnicy przybywali do Villa San Giovanni, miejscowości, położonej przy cieśninie pomiędzy kontynentem i Sycylją, gdzie następowała neutralizacja; wozy przewieziono na promie parowym do leżącej na przeciwległym brzegu Messyny, poczem bieg rozpoczynał się na nowo, wzdłuż wybrzeża morskiego Sycylji, dotykając po kolei Palermo, Agrigento, Ragusę, Siracusę, Catanię i kończył się, po przebyciu 1712 km. w Messynie. W dniu 29 maja, po przewiezieniu wozów na stały ląd tymże promem, rozpoczął się drugi etap, ogólnej długości 1972 km., którego szlak prowadził przez 452 km. po drogach, przebytych w pierwszym etapie, następnie zaś przez Potenzę, Taranto, Brindisi,



Bari, Pescarę, Anconę, Forli, Bolonję, Parmę, Cremonę osiągał Medjolan — drugi zamknięty park. Po dwudziestoczterogodzinnym odpoczynku, w dniu 1 czerwca rozpoczął się trzeci i ostatni etap, 2013 km. długi, podług następującej trasy: Medjolan, Bergamo, Brescia (autostradą), Verona, Vicenza, autostradą do Mestre, Trjest, Gorycja, Udine, Belluno, Trento, Brescia, autostradą przez Medjolan do Turynu, Parma, Pisa, Livorno, Grosseto, wreszcie Rzym.

Ponieważ w zawodach nie chodziło o wyczyny sportowe, a stanęli do nich przeważnie amatorzy, ograniczymy się do podania tylko kilku rezultatów technicznych.

Absolutnym zwycięzcą był wóz

Lancia ‚Astura" 2300 cmc., z klasy do 3000 cmc., kierowcy Pintacuda i Nardilli, który osiągnął przeciętną szybkość 86,229 km/g., w innych klasach pierwsze miejsca zajęli: 1100 cmc. — Fiat 508 (Brignone - Aymini) przy szybkości 79,598 km/g, w klasie 1500 — Lancia „Augusta" (Dei-Caruso) przy szybkości 77,122 km/g., w klasie 2000 cmc. — Alfa Romeo 1900 (Dusmet-Danese) przy szybkości 83,204 km/g., w klasie powyżej 3000 cmc. — Chrysler (Stoffel-Pesato) przy szybkości 74,143 km/g.

Rzecz prosta, że w biegu na dystansie prawie 6000 km., trwającym przeszło trzy doby, kilko, lub kilkunasto minutowe różnice, nie mają takiego znaczenia, jak przy zawodach czysto sportowych, nie z pojedyńczych więc, lecz z ogólnych wyników tego biegu wolno jest wyciągać konsekwencje. I tu rzuca się przedewszystkiem w oczy trjumf wozów o małym cylindrażu, które osiągnęły wysokie, w stosunku zarówno do swej mocy, jak do dużych wozów przeciętne: w klasie 1100 cmc. pierwszych szesnaście wozów (wszystkie Fiat 508) i w klasie 1500 pierwszych 5 wozów (wszystkie Lancia Augusta), uzyskały lepszy czas, niż zwycięzca w klasie ponad 3000 cmc.!

Jako sprawdzian dużego postępu w fabrykacji samochodów i ich wytrzymałości służyć może statystyka wycofanych i doszłych do mety wozów: w klasie 1100 startowało 88, przybyło 50, w klasie 1500 startowało 45, przybyło 30, w klasie 2000 startowało 25, przybyło 19, w klasie 3000 startowało 20, przybyło 16, w klasie ponad 3000 startowało 19, przybyło 9, ogółem więc na 197 startujących, wycofało się z biegu 73 wozy, doszło do mety 127, to jest około 63% — rezultat, zważywszy długość trasy i jej trudności, doskonały, tembardziej, że powodem większości wycofań się z biegu były nie defekty samochodu, lecz błędy kierowców.

Na specjalną jednak uwagę zasługuje, zdaniem naszem, wzorowa wprost organizacja zawodów, niełatwe zaiste zadanie, jeżeli się pomyśli, że ich szlak prowadził przez prawie 6000 kilometrów dróg o najprzeróżniejszym charakterze i to otwartych dla ruchu publicznego. Przedewszystkiem należało zorganizować służbę bezpieczeństwa we wszystkich ośrodkach, przez które przebiegała trasa zawodów, a było ich niemało: 97 dużych miast, 190 mniejszych, 93 miasteczek i około 200 wsi. Ponieważ liczba stacyj zaopatrywania w materjały pędne i smary na trasie nie były wystarczająca, pobudowano dodatkowo jeszcze kilkadziesiąt, tak, że ogólna ich liczba wyniosła 62 — jedna na mniej więcej 100 kilometrów. Przeszło 300 przejazdów kolejowych w poziomie musiało otrzymać specjalną straż dla sygnalizowania ich zarówno w dzień, jak w nocy. 60 stałych posterunków pogotowia lekarskiego i 70 ambulansów pełniło służbę zdrowia, niestety, jak się okazało, bardzo potrzebną, nie obyło się bowiem bez ofiar: w pierwszym etapie zginęło dwóch kierowców, wyrzuconych ze swych wozów, ponadto zanotowano kilka poważniejszych i kilkanaście lżejszych poranień. Na wszystkich sześćdziesięciu posterunkach kontrolnych zainstalowano specjalne stacje telefoniczne, ponadto na całym przebiegu zawodów telefony publiczne były przez czas trwania czynne, słowem 394 aparaty telefoniczne, to jest mniej więcej jeden co 15 km., stały do dyspozycji organizatorów.

Nie zapomniano również o sygnalizacji dróg. Kierownictwo zawodów, wyszedłszy ze słusznego założenia, że automobilista, siedzący godzinami przy kierownicy i przebiegający z maksymalną szybkością setki kilometrów dróg, ciągle zmieniających swój charakter, tępieje po pewnym czasie i nie reaguje na normalne znaki drogowe, zatroszczyła się o specjalną sygnalizację całego szlaku zawodów, stałą i ruchomą.

Pierwsza polegała na umieszczeniu na całym dystansie znaków dwóch rodzajów: kierunkowych (przy rozjazdach, skrzyżowaniach dróg, w ośrodkach), oraz ostrzegawczych przed niebezpieczeństwem.

Znaki kierunkowe, w formie strzały, długości 1,50 metra, koloru niebieskiego z żółtym napisem, opatrzone były w błyszczące guziki, co czyniło je widocznemi również w nocy. Znaków takich ustawiono przeszło tysiąc.

Trudniejszem zadaniem była sygnalizacja niebezpiecznych punktów. Wprawdzie wszystkie prawie włoskie drogi, dzięki staraniom Państwowego Zarządu Drogowego, posiadają już taką sygnalizację w formie znaków, należało jednak mieć na uwadze, że odpowiadają one wymaganiom normalnego ruchu; przy zawodach o szybkość, do tego na otwartej dla ruchu publicznego drodze, kryterjum niebezpieczeństwa znacznie się zwiększa. To też kierownictwo zawodów, biorąc to pod uwagę, wydelegowało specjalną komisję, która objechawszy całą trasę, dokonała oznakowania jej pod powyższym punktem widzenia.

Znaki trójkątne, o bokach metrowych, posiadały napisy i symbole w kolorze ciemnogranatowym, prawie czarnym, umieszczone na tle koloru jasnożółtego i były dwóch rodzajów: przed ostremi, lub wielokrotnemi zakrętami przedstawiały zygzak, przed innemi niebezpieczeństwami — wykrzyknik. W niektórych punktach, grożących specjalnem niebezpieczeństwem (dołki, lub grzbiety w poprzek drogi, nie dające się przewidzieć nagłe zmiany kierunku) umieszczono pod

trójkątem dodatkowe prostokątne tablice, wymiarów 100 $\times$ 40 centymetrów, przedstawiające bądź dołek, bądź strzałę, skręcającą na prawo, lub lewo.

Wszystkie sygnały ustawiono w odległości mniej więcej 200 metrów od niebezpiecznego punktu, tak że zawczasu uprzedzały one kierowcę.

Łatwo zrozumieć, jak wielki nakład pracy, nie mówiąc już o kosztach, musiał być włożony w taką organizację. Nie koniec jednak na tem — na całym przebiegu zawodów funkcjonowała sygnalizacja ruchoma, pełniona przez całe szeregi młodzieży, zadaniem której była straż na przejazdach kolejowych w poziomie, utrzymywanie porządku i udzielanie kierowcom wskazówek w osiedlach i t. p. Pełniący tę służbę opatrzeni byli w dzień w chorągiewki w umówionych kolorach, w nocy w takież latarnie.

Dodajmy wreszcie, że staraniem Zarządu Drogowego drzewa, mury domów, przylegających do drogi, parkany i t. p. pomalowano w czarne i białe pasy na całej trasie; w ten sposób, nawet w nocy, nawierzchnia drogi wyraźnie się odcinała.

Niewątpliwie też, dzięki tak starannemu przygotowaniu dróg i doskonałej organizacji ilość wypadków była względnie niewielka, a powodem większości z nich była nieostrożność, lub nieumiejętność kierowców.

Jan Erlich.

Z ŻYCIA KLUBÓW

SPRAWOZDANIE Z PODRÓŻY DO WILNA P. A.

Konieczność zbliżenia się krańcowych dzielnic Rzeczypospolitej zrozumiała była dla wszystkich, ale sposób zapoczątkowania tego zbliżenia, ujęcie tej myśli w formy szlachetne i godne samej myśli, było najtrudniejszem zadaniem. Żadna jednak dzielnica nie chciała pierwsza z taką inicjatywą wystąpić.

Inicjatywę tego zrzeszenia wziął wreszcie w swoje ręce Pomorski Automobilklub. Korzystając z tego, że prezes klubu miał glejt od p. Wojewody Pomorskiego do wszystkich instytucji pomorskich w sprawach sportu i turystyki, zostały rozesłane propozycje do wszystkich miast i większych osiedli na Pomorzu, włączając kilka ciążących do Pomorza powiatów, wysłania pozdrowienia Ziemiom Wschodnim w osobie Ich stolicy, t. j. Wilnu.

Każde miasto miało swoją kartę. Propozycja Pomorskiego Automobilklubu znalazła zrozumienie. Całe Pomorze drgnęło, główna myśl przewodnia ruszyła z miejsca. Zaczęły napływać pozdrowienia miast w 3-ch egzemplarzach (oryginał dla Wilna, drugi egz. dla Województwa Pomorskiego, 3-ci dla inicjatora, t. j. dla klubu Pomorskiego na wieczną pamiątkę). Akcja ta rozpoczęła się w grudniu roku zeszłego, zaś została ukończona na czas — w końcu czerwca, pomimo forsownej, cały czas pracy.

W trakcie prac organizacyjnych program się stale rozszerzał i zasięg osób i instytucji wciągniętych w orbitę tej manifestacji stale się powiększał. Na tę zmianę wpłynął p. Wojewoda Pomorski, wyrażając życzenie przyłączenia się do tej manifestacji z całym szeregiem osób urzędowych. Był to więc pierwszy triumf Pomorskiego Autoklubu.

Do księgi pozdrowień miast Pomorskich dołączyły się karty pozdrowień: p. Wojewody Kirtiklisa, starosty krajowego dr. Łąckiego, ks. Okoniewskiego, biskupa morskiego, Żeglugi Polskiej, Statku „Wilno", Prasy Pomorskiej, Klubów Wielkopolskiego, Krakowskiego, Łódzkiego i Automobilklubu Polski. Jednocześnie wyżej wspomnianym klubom zostały wysłane braterskie propozycje wspólnej manifestacji przed naszą Patronką w Ostrej Bramie i wspólny wjazd do Wilna z proporcami.

Start i przyjazd do Wilna odbył się według opracowanego regulaminu. Pogoda cały czas dopisała, nie licząc paruminutowego deszczu w chwili przemowy prezesa, inż. W. Stulgińskiego, przed kościołem św. Kazimierza. Z pogodą konkurował uroczysty, serdeczny i braterski nastrój gospodarzy i całej ludności Wilna i okolic przez nas zwiedzanych. Słowami nie daje się opisać ten nastrój, który nas otaczał przez cały czas bytności w Wilnie. Spotykano nas wszędzie jak drogich bliskich, dawno niewidzianych, a upragnionych. I tak: 1-go lipca w Koszarce koło Świętnik (25 klm. od Wilna) w stronę Grodna przy bramie triumfalnej i dźwiękach orkiestry wojskowej, Wilnianie spotkali nas o 8-ej rano śniadaniem pod sosnami puszczy Rudnickiej. Przyjezdne Panie otrzymały kwiaty z rączek małżonki prezesa Wileńskiego Klubu, p. mec. Łuczyńskiej i p. Masłowej.

O 9-ej sznur ca. 30 samochodów wyruszył w stronę Wilna z dzielnym komandorem Wil. A. K. por. Gostkiewiczem na czele. Na rogatce w Wilnie spotkano nas nową bramą triumfalną i każdy przejeżdżający samochód witany był fanfarami wojskowemi. Od rogatki w zwartej kolumnie sznur samochodów podjechał na ogrodzony i udekorowany zielenią plac przed kościołem Św. Kazimierza. Z chwilą ukazania się pierwszego

wozu orkiestra wojskowa grała na powitanie marsza Pomorskiego Klubu. Po ustawieniu się wozów i zatknięciu proporców wszystkich reprezentowanych klubów na froncie, prezes Wileńskiego Klubu przedstawił prezesa delegacji inż. W. Stulgińskiego władzom wileńskim, następnie inż. W. Stulgiński przedstawił wszystkich przyjezdnych. Obecnymi byli pp. wojewoda wileński, dowódca dywizji, prezes izby przemysłowo - handlowej, prezydent miasta Wilna i cała fala sympatyków i przyjaciół.

Po krótkiej Mszy świętej i podniosłem kazaniu, w którem sługa Boży wykazał znaczenie manifestacji, łączącej dwie krańcowe dzielnice Rzeczypospolitej, całe towarzystwo wyszło przed kościół, gdzie był przygotowany stolik z rozłożonemi na nim darami. Na wstępie był znowu odegrany marsz Pomorskiego Klubu, którym przyjezdni witali zgromadzonych gospodarzy, następnie inż. W. Stulgiński odczytał pismo wojewody pomorskiego, p. Kirtiklisa do wojewody wileńskiego Jaszczołta. W kilku serdecznych słowach Wojewoda Wileński podziękował za doręczenie mu pisma i głos oddał prezesowi Wileńskiego Klubu, który odczytał odpowiedź Wojewody Pomorskiego. W piśmie tym wyrażona jest radość ze spontanicznego bratania się społeczeństw dwóch dzielnic Polski. Po wzniesieniu okrzyku za zdrowie prezydenta Mościckiego i marszałka Piłsudskiego orkiestra odegrała hymn narodowy. Następnie inż. W. Stulgiński wręczył prezydentowi miasta banderę statku „Wilno" z odpowiedniem przemówieniem, a delegat Wielkopolskiego Klubu wręczył prezydentowi miasta wspaniałą urnę, wykopalisko Łużyckie z prochami ziemi z nad Gopła, z Gniezna i Poznania, kolebki ziemi Lechitów. Na zakończenie nastąpiło główne przemówienie inż. W. S. jako delegata ziemi pomorskiej. Po wręczeniu przez inż. W. S. albumu prezydentowi miasta i po jego odpowiedzi, uformował się pochód ze sztandarami klubowemi na czele, do Ostrej Bramy. Wszyscy przyjezdni asystowali przy poświęceniu proporców. W tym samym czasie 2 samochody Wileńskiego Klubu stały do dyspozycji przyjezdnych kolegów ewangelików, którzyby chcieli udać się na swoje nabożeństwo do kościoła ewangelickiego. Cała ta uroczystość została zakończona mniej więcej o godz. 12-ej.

Do godz. 17-ej wszyscy byli wolni oprócz pp. Kasperowicza, Heydemana, Strzyżowskiego, Pawłowskiego i maj. Zawadila, którzy w zastępstwie chorego prezesa Pom. A. Klubu składali oficjalne wizyty wyżej wymienionym władzom miejscowym, a także małżonce p. Wojewody Pomorskiego. Wszędzie znajdowali serdeczne i miłe przyjęcie i zrozumienie wykonanego wyczynu.

O godz. 17-ej w lokalu Izby Przemysłowo - Handlowej odbyła się z inicjatywy prezesa p. R. Rucińskiego towarzyska herbatka, w której udział brali przedstawiciele przemysłu i handlu, uczestniczący w wycieczce Automobilklubów do Wilna oraz przedstawiciele miejscowych sfer przemysłowo - handlowych. Do wglądu był tam wystawiony album pozdrowień Pomorza oraz złota księga P. A., w której złożono podpisy. W godzinach wieczornych udali się goście do teatrów miejskich gdzie rezerwowane były dla nich loże reprezentacyjne. Na drugi dzień uroczystości dnia 2 lipca odbyła się wycieczka do Trok, Werek i Landwarowa gdzie podejmowani byli goście śniadaniem zorganizowanym przez Wileński Klub Automobilowy.



P. Prezes P. A. inż. Stulgiński przemawia. Od lewej ku prawej: p. hr. Tyszkiewicz, p. Górski, p. Stulgiński, p. Mjr. Zawadil, p. Kasperowicz, p. Stencel p. Heideman.

Przy wjeździe do Trok, spotkała delegację rada miejska z burmistrzem na czele, który w pięknem przemówieniu przywitał przyjezdnych. Nastąpiły dalsze oficjalne przemówienia, poczem udano się przy dźwiękach orkiestry K. O. P. na brzeg jeziora skąd łodziami, żaglówkami i motorówkami ruszono w drogę celem zwiedzenia ruin znajdujących się na wyspie jeziora. Po zwiedzeniu rzadko pięknych zabytków, poświęcono w Tro-

(Dokończenie na str. 277).

MUZEUM PRZEMYSŁU I TECHNIKI.

W końcu ubiegłego roku odbyło się w Warszawie, w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej otwarcie muzeum o zasadniczem znaczeniu dla całego kraju: Muzeum Przemysłu i Techniki.

Dziwnem zrządzeniem losów posiadaliśmy dotąd szereg muzeów o znacznie mniejszem znaczeniu wychowawczem, natomiast tak zasadniczego muzeum, jak muzeum poświęcone sprawom przemysłu i techniki — dotąd nie posiadaliśmy wcale, choć w innych państwach europejskich muzea takie istnieją już od wielu lat.

Świeżo otworzone muzeum polskie ma zato tę wyższość nad podobnemi muzeami zagranicznemi, że zorganizowane jest całkiem nowocześnie: nie ma w sobie nic ze „składu starych rupieci", za jakie przywykliśmy uważać każde muzeum. Sale widne, przestronne, liczba okazów umiarkowana, nienużąca swą wielokrotnością — zato wystawione eksponaty mają charakter zasadniczy; dużo, bardzo dużo dobrych fotomontaży, uzmysławiających całkowity proces produkcyjny w pewnej gałęzi przemysłu (np. fabrykacja zapałek); treściwe i dobrze umieszczone napisy — wszystko to razem doskonale wypełnia swą rolę wychowawczą.

Muzeum Przemysłu i Techniki, którego dyrektorem jest inż. Jackowski, posiada już w tej chwili szesnaście działów, odpowiadających głównym grupom przemysłu polskiego. Istnieje więc i dział samochodowy, którego organizacja dobiega już końca. Każdy z działów tego Muzeum ma jakgdyby swych bliższych opiekunów, dbających o rozwój danego działu — ci opiekunowie tworzą odpowiednie „sekcje fachowe". Na czele sekcji samochodowej stoi prof. K. Taylor, pozatem pracują w niej pułk. inż. Mayer z C. W. S. — major, inż. Grosglik, kpt. Szydelski z Automobilklubu Polski, kpt. Wallmoden oraz szereg osób ze świata automobilizmu polskiego.

Już dziś Muzeum posiada szereg ciekawych eksponatów z dziedziny automobilizmu. Obejmują one zarówno samochód kompletny, jak i poszczególne jego zespoły. Grupa I tego działu zawiera szereg tablic historycznych oraz tablicę porównawczą pierwszych samochodów z nowoczesnemi, tablicę, która jaskrawo ilustruje ich wzajemną różnicę. W grupie eksponatów w naturze posiada Muzeum oryginalne samochody konstrukcji i wytwórczości polskiej marki C. W. S., a mianowicie: lekki 4-osobowy 1½-litrowy, ciężki 7-osobowy 3-litrowy oraz komfortowy 8-cylindrowy. Inne samochody skonstruowane w Polsce, które jednak nie doczekały się seryjnej wytwórczości, są przedstawione w postaci fotografji.

Muzeum posiada również szereg ciekawych eksponatów z dziedziny silników: typowy starodawny silnik z ubiegłego stulecia z 4 cylindrami lanemi oddzielnie, z komorą sprężania w kształcie T (zawory umieszczone dwustronnie, głowicą nieodejmowaną, z zapalaniem odrywkowem — a dla kontrastu — tuż obok tego staruszka — nowoczesny silnik z cylindrami odlanemi w jednym bloku, komorą sprężenia L (zawory umieszczone jednostronnie) głowicą odejmowaną, zapalaniem przy pomocy świecy wysokiego napięcia. Obok nich — silnik suwakowy, oraz ostatnie słowo techniki: silnik samochodowy Diesla 6-cio cylindrowy. Szereg wykresów przedstawia bilanse cieplne tych silników.

Rozmieszczenie poszczególnych organów instalacji elektrycznej uwidocznione jest przez umieszczenie ich na stole, wykonanym na podobieństwo podwozia samochodowego. Drugi eksponat przedstawia chwilę zapłonu w silniku wraz z urządzeniem do przyśpieszania i opóźniania. Różne modele świec iskrowych są zgrupowane na osobnej tablicy.

Prócz dopiero- co opisanej grupy techniki samochodowej — Muzeum posiada w dziale samochodowym grupę produkcji polskiej, gdzie przedstawione są wynalazki polskie. Widzimy tu: oszczędzacze paliwa, automatycznie doprowadzające dodatkowe powietrze, gdy warunki pracy powodują tworzenie się zbyt bogatej mieszanki, regulatory szybkości, ograniczające dopływ mieszanki przy nadmiernych obrotach silnika, świece iskrowe, zabezpieczone od zanieczyszczenia elektrod olejem oraz od pękania izolacji.

Poza wyżej opisanemi eksponatami Muzeum posiada szereg objektów, ilustrujących doniosłe zagadnienie eksploatacji. Z paliw widzimy benzynę zwykłą, benzynę krajową i różne mieszanki. Każda z tych mieszanek posiada krzywe dystylacji i szereg danych charakterystycznych. Oleje i smary zestawione są w postaci próbek z opisem własności i zastosowania. Jest nawet i grupa statystyczna, obejmująca prócz statystyki, sprawy, szkolnictwa i piśmiennictwa samochodowego. Słowem — znać starania zarówno o dobór eksponatów, jak i nowoczesność ujęcia istoty muzeum techniki.

W związku z dobiegającą końca organizacją działu samochodowego, dyrekcja Muzeum Przemysłu i Techniki zwraca się za naszem pośrednictwem z gorącym apelem do ogółu automobilistów polskich, by dla dobra nauki zechcieli ofiarować działowi samochodowemu posiadane przez siebie ciekawsze okazy dawnych modeli silników i podwozi, jak również wszelkie okazy z dziedziny automobilizmu.

H.



P. Witold Tranda na wozie „de Dion-Bouton" z r. 1904.

Dzięki dużej ofiarności społecznej, zbiory Muzeum Przemysłu i Techniki wzbogaciły się ostatnio o nowy cenny eksponat, którym jest ofiarowany przez p. Witolda Trandę ze Lwowa, samochód z 1902 r., o konstrukcji zupełnie odmiennej od dziś używanych, przedstawiony na załączonej fotografji.

Jest to samochód marki FN (Fabrique Nationale d'armes de Guerre), w Liège, z dwucylindrowym motorem. Oba cylindry znajdują się obok siebie w pozycji stojącej. Pracę motoru przenosi płaski pas na wał transmisyjny, stąd łańcuchami na koła tylne. Swego czasu zapał motoru był na świece, przez szpule indukcyjne i suchą baterję. Później przerobiono zupełnie magneto. Wóz jest na pneumatykach.

Należy podkreślić dobrą wolę i obywatelskie stanowisko p. W. Trandy, który nie szczędził trudu, w celu doprowadzenia samochodu do pierwotnego stanu. Kłopotu z tem było sporo, gdyż trzeba było zmontować wóz znajdujący się na składzie, odkupić motor sprzedany swego czasu do innego przedsiębiorstwa i t. d. Trudności powyższe zostały szczęśliwie pokonane i w najbliższym czasie samochód znajdzie się w zbiorach Muzealnych, stanowiąc cenny i wartościowy okaz w dziale samochodowym.

Należy się spodziewać, że inni posiadacze wartościowych eksponatów o znaczeniu historycznym wzgl. dydaktycznym nie omieszkają zawiadomić Dyrekcji Muzeum (Tamka 1), o posiadanych przedmiotach. Sprawa jest b. pilna, albowiem dział samochodowy Muzeum znajduje się już w końcowej fazie organizacji.

Sensacyjna fuzja. Prawdziwie sensacyjnie brzmi wiadomość o połączeniu się znanej alzackiej wytwórni samochodów Mathis z Fordem. Nowa firma nazywać się będzie „Matford". Właściciel firmy Mathis p. E. Mathis zostaje prezesem rady zarządzającej nowej firmy, zaś prezesem zarządu p. M. Dolfuss. Przypuszczalnie zakłady Mathis zostały poprostu nabyte przez Forda.

Dokończenie artykułu „Sprawozdanie z podróży do Wilna".

kach jeszcze pewien czas, w którym goście oprowadzeni przez miejscowego kassana karaimskiego zwiedzili Kinnessę oraz biuro parafjalne, gdzie Kassan karaimski pokazywał uczestniko mdokumenty przywileji Witolda ks. Litewskiego.

Następnie odbył się odjazd do Landwarowa. Tutaj na tle jeziora przy wspólnej biesiadzie w nastroju pełnej serdeczności spędzono czas w miłej towarzyskiej pogawędce. Wygłoszone zostały przemówienia i toasty, które zadzierżgnęły ścisłe węzły koleżeńskie z bratnim Klubem Wileńskim, zadokumentowane wręczeniem przez prezesa P. A. — samochodowych emblematów P. A. W imieniu m. Wilna, celem upamiętnienia tej doniosłej manifestacji, komandor Wil. Automobilklubu por. J. Gostkiewicz wręczył oficjalnym delegatom Ziemi Pomorskiej plakietki pamiątkowe zjazdu. Wielkopolski Automobilklub ofiarował przedstawicielom władz miejskich oraz delegatom reprezentowanych klubów automobilowych, barwne litografje tego zjazdu, wykonane przez prof. Wronieckiego z Poznania.

Po wspólnej fotografji zakończony został program tych uroczystości, nastąpiło pożegnanie i odjazd delegatów Ziemi Pomorskiej.

Wszystkim członkom Pomorskiego Automobilklubu, którzy stanęli do apelu w wyczynie tak doniosłego i pięknego znaczenia, wyraża zarząd P. A. głębokie uznanie. Jesteśmy przekonani, że wszyscy uczestnicy, będąc świadkami tych uroczystości w Wilnie, wyczuli, że ich wysiłki tak materjalne jak i fizyczne, które ponieśli dla urzeczywistnienia tego odruchu manifestacyjnego, przebiegiem tych uroczystości zostały 10-krotnie przewyższone i prestige klubu niezmiernie podniosły.

W akcji manifestacyjnej udział brali: Komandor imprezy, prezes P. A. inż. Stulgiński, wicekomanderowie pp. Górski, Heydemann i inż. Kasperowicz, następnie członkowie klubu pp. Frost, inż. Chełchowski z małżonką, Jackowski, Lund, Lück z małżonką, prezes E. Pawłowski z małżonką, B. Pawłowski, Stenzel z małżonką, dyr. Strzyżowski z małżonką i z synkiem, maj. Zawadil (sekretarz klubu).

SZKŁO SELECTIVA

Ten rodzaj szkła dzięki swym specjalnym właściwościom znalazł w ostatnich czasach duże zastosowanie w fabrykacji żarówek samochodowych. Szkła tego nie można nazywać żółtem, jest ono właściwie szkłem, absorbującem promienie fjoletowe, indygo i niebieskie.

Umieszczony niżej wykres doskonale ilustruje te właściwości szkła „Selectiva". Przedstawione są na nim krzywe fal różnych długości dostrzegalnych okiem ludzkiem.

Krzywa A. Przezroczystość szkła Selectiva w porównaniu ze zwykłem szkłem jasnem.

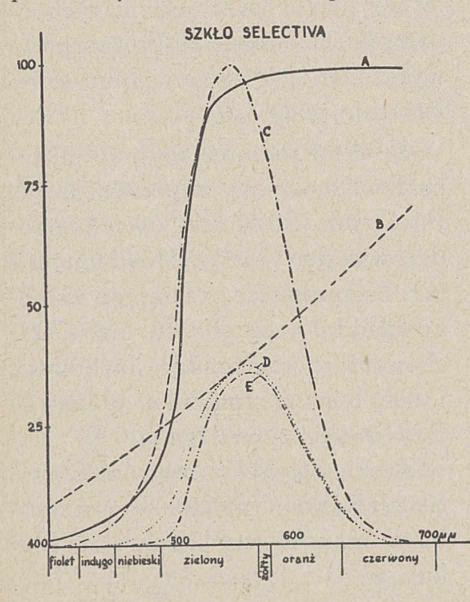
Krzywa B. Rozkład impulsów świetlnych, wysyłanych przez żarówkę z jasnego szkła.

Krzywa C. Czułość wzroku ludzkiego na wrażenia świetlne. Krzywa ta ustalona na podstawie licznych obserwacyj, daje dla każdej długości fal świetlnych siłę wrażenia, odbieranego przez oko ludzkie podczas promieniowania stałej określonej ilości energji świetlnej na danej długości fali.

Krzywa D. Wrażenie wzrokowe światła, otrzymywanego z jasnej żarówki przy różnych długościach fal (krzywa D jest wypadkową krzywych B i C).

Krzywa E. Wrażenie wzrokowe światła z żarówki ze szkła Selectiva przy różnych długościach fal (krzywa E jest wypadkową krzywych A i D).

Ponieważ żarówka wypromieniowuje tylko niewielką ilość światła niebieskiego i fjoletowego (patrz krzywą D), strata światła nie przepuszczonego przez szkło Selectiva nie ma większego znaczenia dla całości wrażenia wzrokowego. Choć zmniejszenie siły światła jest niewielkie, jakościowo przebieg krzywej będzie zupełnie inny. Można właściwie powiedzieć,



że szkło Selectiva skraca widmo spektralne i to w bardzo dużym stopniu.

Dla widzenia w godzinach wieczornych skrócone widmo spektralne przedstawia dużą zaletę ze względu na adaptację oka. Gdy oko przyzwyczai się do małej jasności, źrenica jego otwiera się szeroko. Jak wiadomo z techniki fotograficznej, zwiększa się wtedy do maksimum chromatyczna aberacja soczewki. Tę chromatyczną aberację można stwierdzić w soczewce oka ludzkiego, która jest nieczuła na gamę promieni od fjoletowych do niebieskich, gdy djafragma jest zupełnie otwarta. Obrazy, jakie soczewka oka ludzkiego tworzy na siatkówce, nie są dla tych promieni ostre. W ten sposób osłabia się ostrość obrazów, tworzonych na siatkówce też przez inne promienie światła.

Naukowe badania wykazały, że ostrość widzenia się zmniejsza, gdy natężenie oświetlenia słabnie. Ponieważ żarówka ze szkła Selectiva mniej wypromieniowuje światła niż jasna żarówka o jednakowem włóknie żarzenia, to ostrość widzenia przy żarówce Selectiva teoretycznie powinna być mniejsza, niż przy żarówce z jasnego szkła. Z prób przeprowadzonych z obu żarówkami okazało się jednak, że ostrość widzenia przy oświetleniu żarówką Selectiva była taka sama, jak przy oświetleniu normalną żarówką jasną.

Tłomaczy się to w ten sposób, że obrazy wytworzone przez promienie światła, mającego krótsze widmo spektralne, są ostrzejsze dzięki czemu wyżej wymienione zjawisko nieczułości na promienie niebieskie i fjoletowe jest eliminowane.

Szkło Selectiva posiada prócz tego jeszcze i inne zalety. Na widzialność w godzinach wieczornych ujemnie wpływają fjoletowe promienie światła. Przy słabem oświetleniu występuje w oku ludzkiem pewne zjawisko, przy którem powierzchnie oświetlone promieniami fjoletowemi, wydają się jaśniejszemi niż są w rzeczywistości. Światło, przy którem to zjawisko występuje, jest tak słabe, że kierowca ma utrudnioną orjentację.

Każde spostrzeżenie jest oparte zawsze na istnieniu kontrastów i przy najlepszych kontrastach otrzymuje się najlepsze spostrzeżenie. Jeżeli więc płaszczyzny, które z jasno oświetlonemi punktami powierzchni drogi winny tworzyć kontrast, posiadają silne oświetlenie, to kontrast się wtedy złagodzi. Można to zaobserwować przy oświetlaniu szosy na zmianę jednakowemi reflektorami, z których jeden zaopatrzony jest w żarówkę ze szkła jasnego, drugi w żarówkę ze szkła Selectiva. Kontrasty wytwarzane przez smugi światła na szosie, gałęzie lub kamienie posiadają większą ostrość przy oświetlaniu żarówkami Selectiva, niż przy oświetlaniu zwykłemi jasnemi żarówkami.

Oba wyżej wymienione punkty, a więc ostrość widzenia i działanie kontrastów stanowią zalety, które może należycie ocenić tylko kierowca samochodu, prowadzący w nocy wóz zaopatrzony w żarówki ze szkłem Selectiva.

Również dla samochodu, jadącego z przeciwnej strony żarówki ze szkła Selectiva mają duże znaczenie, światło bowiem nie jest jaskrawe i oślepiające. Bezpieczeństwo nocnej jazdy samochodowej jest najważniejszą zaletą żarówek ze szkłem Selectiva.

Pomimo stosunkowo niewielkiej różnicy w wydajności światła między żarówką jasną a żarówką ze szkła Selectiva, różnica w jaskrawości światła tych żarówek jest znacznie większa, niż możnaby przypuszczać.

Przez wyfiltrowanie niebieskich i fjoletowych promieni zmniejsza się znacznie jaskrawość światła. Można powiedzieć również, że część światła, a mianowicie promienie niebieskie i fjoletowe idzie na złagodzenie oślepiającego działania światła oraz zwiększania siły kontrastów, nie zmniejszając ostrości widzenia.

Gdy dotychczas przy wyborze oświetlenia samochodowego trzeba było wybierać między silniejszem światłem, ale za to oślepiającem kierowcę jadącego z przeciwnej strony lub też nie oślepiającem, ale słabszem, to obecnie problem ten został szczęśliwie rozwiązany przez żarówki samochodowe ze szkłem Selectiva, które zmniejszają do minimum oślepienie, zwiększając jednocześnie ostrość widzenia.

I. Bergmans.

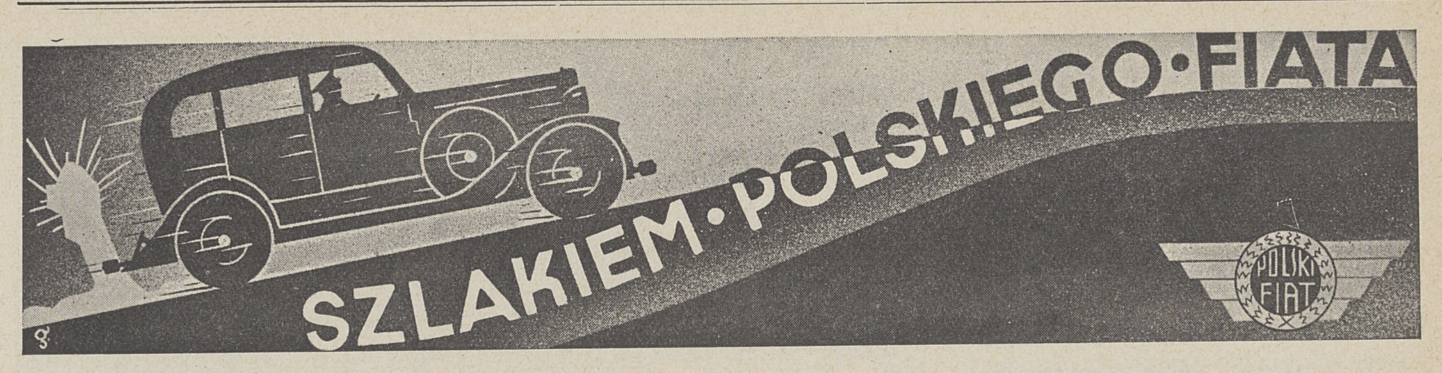
Zwycięstwa Gargoyle-Mobiloil. W tegorocznych Międzynarodowych Alpejskich Zawodach Motorowych (International Alpine Trial 1934), przyznano zwycięzcom ogółem ośm złotych pucharów, z których sześć zdobyto na olejach Gargoyle Mobiloil a M.

W klasie II. 1) „Adler, typu Diplomat" — na Gargoyle Mobiloil AF. 2) „Talbot" (ang.) — na Gargoyle Mobiloil D.

W klasie III. 1) „Opel" — na Gargoyle Mobiloil AF. 2) „Adler, typu Trumf" — na Gargoyle Mobiloil AF.

W klasie IV. „B. M. W." — na „Gargoyle Mobiloil AF.

W klasie V. „Triumpf" (ang.) — na Gargoyle Mobiloil D.



KALKULACJA, KTÓRA NIE ZNIECHĘCA

Dobra, zbawienna recepta powstać może jedynie naskutek właściwego rozpoznania choroby i liczenia się z możliwościami pacjenta w danej chwili. Recepta, która nie jest ściśle związana z powyższemi momentami nie da choremu możności wyzdrowienia.

Podobnie ma się sprawa z motoryzacją.

Pisze się dużo o konieczności popularyzacji samochodów w Polsce: szuka się sposobów, względnie zarządzeń, które poruszyłyby sprawę z miejsca. Odzywają się nawet głosy za przymusem nabywania maszyn przez jednostki posiadające ustalone minimum dochodów. Zwolennicy tej koncepcji radykalnej powołują się na przykład obecnych Niemiec, gdzie przymus tego rodzaju już wprowadzono i podobno przyczynił się niezwykle do zwiększenia liczby samochodów i do podniesienia produkcji samochodowej w Niemczech.

Są również pesymiści, którzy twierdzą, iż nie może być mowy o wydatnem zwiększeniu się liczby samochodów w Polsce dopóty, dopóki nie będziemy posiadali rozgałęzionej sieci dobrych dróg samochodowych i... dopóki zamożność średnich warstw społeczeństwa nie zostanie zwiększona. Według nich, przy dzisiejszych drogach i małych dochodach średnich sfer, nie można liczyć na wydatne powiększenie się rynku samochodowego w Polsce.

Nie polemizując ze zwolennikami wprowadzenia przymusu nabywania samochodów, uważamy za konieczne udzielić pewnych wyjaśnień panom pesymistom.

Uważamy, iż w danym wypadku głosy pesymistów wprowadzają zamęt w opinji, zaciemniają faktyczny stan rzeczy i w ten sposób zniechęcają szerszy ogół do nabywania samochodów.

A przecież sprawa amortyzacji jest tak ważną, iż nie pozwala na czekanie polepszenia się stanu dróg, względnie na zwiększenie się zamożności średnich warstw społeczeństwa.

Uważamy, iż nie czekając na zmianę tych warunków można przez uczciwe i dokładne informowanie społeczeństwa o obecnych możliwościach rozwoju motoryzacji, przełamać pesymistyczną opinję w tej sprawie.

Twierdzi się naprzykład, że w Polsce samochody, dzięki złemu stanowi dróg, niszczeją trzy do czterech razy szybciej, niż zagranicą. Zapomina się jednakże, że szybkość niszczenia samochodu nie jest wynikiem wyłącznie stanu dróg, a jest uzależnioną w niemniejszym stopniu również od rozwiązania konstrukcyjnego maszyny i jej dostosowania do miejscowych warunków drogowych.

Należy więc wyjaśnić, że obecni kierownicy naszej polityki motoryzacyjnej, przy tworzeniu zaczątków krajowej produkcji samochodowej, wybrali typ, który całkowicie odpowiada obecnemu stanowi dróg w Polsce.

Samochodem tym jest Polski Fiat model 508.

Ten zwycięsca wszystkich tegorocznych raidów okazał się jednocześnie zwycięzcą polskich dróg w ich obecnym stanie: wiemy, że niektóre spośród 508-ek Polskiego Fiata przebyły już (a właściwie zdążyły już przebyć) powyżej 70.000 km. bez remontu.

Wobec takich faktów, twierdzenie, iż samochody w Polsce niszczeją trzy do czterech razy szybciej niż zagranicą, wymagałoby pewnych uzupełniających wyjaśnień: dotyczyć to może w pierwszym rzędzie samochodów importowanych do Polski, tanich maszyn przeznaczonych do kursowania po doskonałych drogach, jakie posiada Europa zachodnia.

O tych bajecznie tanich samochodach rozpisuje się ostatnio kilku fachowców, którzy domagają się nawet ułatwienia w sprowadzeniu tych maszyn do Polski.

Otóż pragniemy na tym miejscu wyjaśnić, które samochody można nazwać taniemi: czy samochody, których cena katalogowa jest niska, czy te, których koszty amortyzacji rozłożone na wielką ilość

tysięcy kilometrów, okazują się niezwykle niskie.

Obecnie, gdy w Polsce popularne Polskie Fiaty 508 zdołały już wykazać swą doskonałość, łatwem będzie przeprowadzenie analizy ich ceny. Dla przeciętnego klijenta ważnemi będą dwa składowe elementy przy kalkulacji cen: wysokość kosztów amortyzacyjnych i wysokość kosztów eksploatacyjnych obliczone na jeden osobo/kilometr. Przeprowadzenie kalkulacji dla 508-ki Polskiego Fiata nie przedstawia żadnej trudności.

Znamy jej cenę, znamy również jej wytrzymałość. Jeżeli weźmiemy cenę katalogową 7,280 złotych i rozłożymy koszt amortyzacji na 70.000 km. wówczas otrzymamy circa 10 groszy na kilometr kosztów amortyzacyjnych, co przy 4-osobowej maszynie stanowi circa 2½ grosza na osobo-kilometr.

Druga pozycja, to koszty eksploatacji. Na ten temat były już zamieszczane w prasie wyliczenia wykazujące, iż całkowite koszty utrzymania 508-ki (bez amortyzacji), wynoszą poniżej 100 złotych na 1.000 kilometrów, czyli, 2½ grosza na osobo/kilometr przy maszynie 4-miejscowej.

Sumując obydwie pozycje otrzymujemy raptem 5 groszy na osobo/kilometr.

Możemy śmiało twierdzić, iż nie będziemy w błędzie uważając, iż cyfra powyższa nie była znana dotychczas nikomu z panów poruszających zagadnienie motoryzacji.

Wszak znając powyższą cyfrę 5 groszy za osobo/kilometr nie można w żadnym wypadku twierdzić, iż zagadnienie motoryzacji w Polsce nie zostało skierowane na właściwe tory. Kto zna taryfy transportów osobowych w Polsce, ten z łatwością zorjentuje się, iż koszt całkowity przejazdu jednej osoby samochodem Polski Fiat model 508 jest niższy od taryfy III klasy podmiejskich pociągów!

Mamy więc w danej chwili maszynę doskonale dostosowaną do polskich warunków drogowych w ich obecnym stanie, maszynę mocną i tanią we właściwym tego słowa znaczeniu, a mianowicie w sensie kosztów amortyzacji i utrzymania, a nie zaś jedynie w sensie ceny katalogowej.

Po przeczytaniu powyższych wyjaśnień nasunie się napewno każdemu pytanie dlaczego w takim razie rozwój motoryzacji idzie u nas w tak powolnem tempie.

Odpowiedź na to jest bardzo prosta: opinja szerokich warstw średnich jest zdezorjentowana, ewentualni nabywcy samochodów są zbyt ostrożni w ryzykownem, według ich mniemania, angażowaniu się w kupno maszyny, rzeczywiste dane kalkulacyjne dotyczące polskiego samochodu 508 nie są jeszcze dostatecznie rozpowszechnione.

W tych warunkach największą przysługę niezmiernie ważnemu dla rozwoju struktury gospodarczej kraju szybkiemu rozwojowi motoryzacji, *dać można bodźca przez rozpowszechnianie najnowszych danych o Polskim Fiacie 508, otrzymanych na podstawie ostatnich wyników technicznych tej doskonałej maszyny.*

Warunki techniczne dla motoryzacji kraju zostały stworzone, dobrze zorjentowana opinja publiczna musi zrobić swoje.

Jedno jednak zastrzeżenie: nie wprowadzajmy zamętu przez szukanie nowych cudotwórczych recept nieliczących się z rzeczywistością.

H. i M. Stankiewiczowie.

508-ką NA WSCHÓD!

IV.

Beersheba Jerozolima.

Miasteczko o mizernych arabskich zabudowaniach jest pełnem ruchu. Jest to punkt wyjścia i przybycia wszystkich karawan.

Odprawa celna i załatwienie formalności samochodowych odbyło się bardzo wolno i uciążliwie. Nic dziwnego: trafiliśmy na urzędnika Turka, pamiętającego zapewne błogosławiony biurokratyczny raj z czasów sułtana Abdul-Hamida. Jegomość ten, z niezmiennym ironicznym uśmieczkiem pod wąsem à la Enver-Pasza, brał nas z jakiemś niezdrowem samozadowoleniem na długie spytki. Jednem słowem, „dlaczego, po co, i na co"? Wreszcie przyczepił się do paru bransoletek, co wytrąciło nas ostatecznie z anielskiej cierpliwości. Jegomość jednak odłożył z całą flegmą owe nieszczęsne bransoletki na bok, zamierzając je oclić. Sprzeciwiliśmy się jednak temu kategorycznie, zapytując, czy kobieta wjeżdżająca do Palestyny powinna być tylko w worku.

Skończyło się na tem, że nasz Turek, widząc naszą niewzruszoną postawę, wysłał na koniu gońca do szefa urzędu — Anglika, który wkrótce przybył. Anglik rozmawiał już z nami na zupełnie inną nutę i oczywiście żadnego cła nie opłaciliśmy. Sądzę, że nasz Turek zepsuł sobie apetyt na cały dzień, gdyż widocznem było, że w dniu tym miał wybitną ochotę zaleźć komuś za skórę.

W Beershebie dolaliśmy resztę benzyny do tanku,



Pustynia Synajska.

parę ostatnich kropli zostawiając w bidonie Turkowi na pocieszenie. Do Palestyny bowiem nie wolno wwozić benzyny, która podlega tutaj specjalnemu podatkowi, wskutek czego cena za bidon jest o kilka piastrów wyższa.

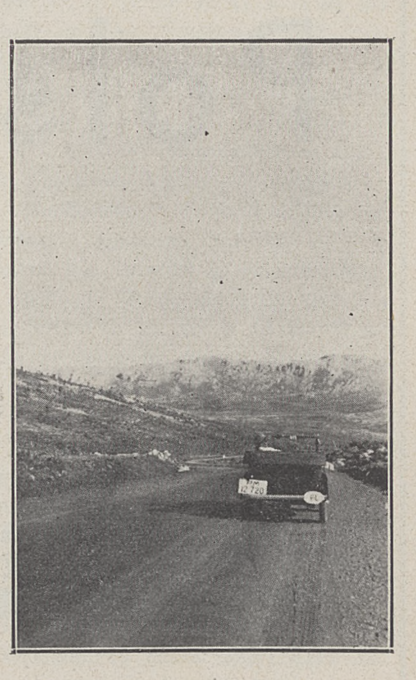
O godz. 13.30 pp. ruszyliśmy z przed budynku celnego w dalszą drogę.

Pierwszych 10 kilometrów wymęczyliśmy się jeszcze na złej drodze, zato potem wjechaliśmy na wspaniałą makadamizowaną szosę palestyńską, która nas już miała doprowadzić bez żadnych najmniejszych niespodzianek aż do Jerozolimy. Zaczęły się jednak ostre odważne wiraże, zjazdy i wjazdy. Nie znaliśmy jeszcze zalet naszego samochodu, to też widok „z lotu ptaka" takich pokręconych skaczących wiraży przejmował nas nieco niepokojem. Nasz Polski Fiat brał jednak wszystkie wzniesienia bez trudności, rzekłbyś na wesoło, a silnik pracował dosłownie, jak najlepszy zegarek. Po odbyciu tej pierwszej prawdziwie górzystej drogi z Beersheby do Jerozolimy przez Hebron nabraliśmy całkowitego zaufania do naszego wozu, gdyż nigdy nie zrobił nam zawodu.

Jechaliśmy sobie wolno, nie śpiesząc się, bo i po co się śpieszyć? Pustynia była już za nami. Ostatnie 93 kilometry trasy Kair — Jerozolima dobiegały końca. 600 kilometrów, w czem bezmała połowa pustyni Et-Tih, nasz kilometromierz miał wkrótce już dopisać. Oglądaliśmy ze zwykłem uczuciem wzruszenia nagie brunatne wyżyny Judei, piękne w swej ponurej bezpłodności.

Po godz. 16-tej zaczęliśmy się zbliżać do Jerozolimy. Ogarnął nas upragniony świeży powiew górski: byliśmy na wysokości przeszło 800 metrów. Jeszcze jeden skok na górkę i zarysowała się przed nami na tle szarzejącego nieba dumna sylwetka cytadeli Dawida. Byliśmy u celu. Byliśmy naprawdę. Wąska stara arterja handlowa, ulica Jaffska, zaroiła się tłumem godnym nowoczesnej wieży Babel. „Abbaje" białe, brunatne, czarne, różnobarwne „keffijeh", kolorowe aksamitne chałaty ortodoksyjnych Żydów, — czapy lisie, pejsy, — eleganckie Żydóweczki najnowszej daty, — to znów suche sportowe sylwetki turystujących Angielek, — księża, mnisi, zakonnice wszystkich wyznań i kongregacji, — czarni chudzi abisyńczycy w białych opończach — wszystko to przeplata się bez końca w zgiełku i ruchu. Z prymitywnych kawiarni arabskich na świeżem powietrzu ryknie od czasu do czasu odwieczny gramofon o kilkumetrowej tubie, roznosząc dalekiem echem żałosne zawodzenia monotonnej pieśni arabskiej. Bezustanny jazgot klaksonów o różnych intonacjach, — ryk poganianych wielbłądów, — pogwar wszystkich mów i narzeczy świata — oto melodja ulicy Jaffskiej. Czasem znagła przerżnie powietrze niesamowite bolesne rżenie, kończące się długą jęczącą nutą pełną wyrzutu. To zapoznany wielki filozof — szary, cierpliwy, pracowity osioł rzuca światu swój bolesny okrzyk żalu i męki za wszystkie swoje trudy bez miary i końca.

Jerozolima, wiekuista Jerozolima, — Miasto Święte trzech wyznań świata, zmieniła tak swoje oblicze w ciągu ostatnich paru lat, że z trudem posuwaliśmy się wpośród labiryntu zabudowanych ulic w poszukiwaniu Domu Polskiego. Temwięcej, że po idealnej samotności na pustyni ruch na mieście wydawał się nam niezwykle ożywiony. Szczęściem, nasz miły Konsul Generalny dojrzał z okien swojej siedziby zdrożonych niepewnych wędrowców. Brudni, opaleni, pokryci niebylejaką warstwą białego kurzu pustyni — z wyglądu prawdziwi synowie pustynnych szlaków — nie mogliśmy jednak odmówić serdecznemu zaproszeniu Konsula. Rozparci w wygodnych fotelach, trochę pijani powietrzem i i wrażeniami, spędziliśmy parę miłych chwil na opowiadaniach. „I tą zabawką wyście przejechali przez Synaj?" — śmiał się Konsul — „toście mieli odwagę i... szczęście". Zaczęliśmy odczuwać coraz bardziej wzrastające rozmarzenie w kościach. Właśnie teraz, kiedy byliśmy już u



Wspaniała szosa palestyńska.

celu. Skromna szklanka whisky and soda dopełniła reszty.

Z pomocą życzliwie nam udzielonego „kawasa" Konsulatu ukryliśmy nasz samochód w... stajni w pobliżu Bramy Damasceńskiej. Było to dla nas najdogodniejsze położenie „garażu", a innego w pobliżu nie było. Wreszcie pod strzelistemi arkadami koronkowej Bramy Damasceńskiej weszliśmy całą pieszą karawaną wewnątrz starego miasta, kierując się do Domu Polskiego. A więc my oboje, kawas i kilku oberwańców, hamałów dźwigających nasze bagaże. Wchłonęły nas pachnące karbidem suki, wąskie kamienne uliczki o mdłych latarniach naftowych, również pachnące, ale przeważnie czem innem. Wdrapaliśmy się po oślizgłych schodkach w górę i znaleźliśmy się na małym romantycznym placyku. Przed nami stał piętrowy schludny w stylu arabskim dom, a na nim widniał upragniony napis „Dom Polski".

Łatwo sobie wyobrazić, z jaką rozkoszą wykąpaliśmy się, przebrali i jak nam potem smakowała smaczna polska kolacja u Sióstr. Daliśmy prawdziwy koncert, zmiatając wszystko skrzętnie z naszych talerzy. Gdyby nasze Siostry Elżbietanki codzień miały zaszczyt gościć takich wędrowców, musiałyby chyba dokładać do tego interesu. O śnie lepiej nie mówić: to było coś naprawdę cudownego.

Na drugi dzień skonstatowaliśmy z dumą, że samochód nasz po przebyciu uciążliwej dla silnika i podwozia trasy okazał się w bardzo dobrym stanie i nie wymagał żadnych napraw. Po dokładnem wymyciu wyglądał zupełnie, jak nowy.

(D. c. n.).

KRONIKA SPORTOWA

Pobicie rekordów międzynarodowych. „Najszybsza na świecie kobieta" p-i Stewart pobiła w dniu 25 lipca na torze w Monthlery za sterem swego wozu Derby dwa rekordy międzynarodowe w klasie od 1,500 cm.^{3} do 2 ltr., a mianowicie rekordy 1 kilometra i 1 mili z rozbiegu. Rekordy te zresztą należały również do nież od 19 maja 1933 r. 1 kilometr przebyła ona w 15 s. 13/100, t. j. z przeciętną na godz. 237 km. 845 (dawniejszy jej rekord 230 km. 60), oraz 1 milę w 24 s. 34/100, t. j. z przeciętną na godz. również 237 km. 845. Jednocześnie p-i Stewart pobiła rekord okrążenia toru Monthlery (2500 m.), 38 s. 57/100, t. j. zawsze z tą samą przeciętną 237 km. 845, gdy dawniejszy rekord okrążenia toru Monthlery wynosił 39 s. 6/100 (przeciętna 234 km. 861). Szybkość osiągnięta przez p-ią Stewart jest najwyższą szybkością osiągniętą kiedykolwiek na autodromie. Jak wielkie niebezpieczeństwo przedstawia taka szybkość na autodromie, dowodem tego może być fakt, że próba p-i Stewart o mało nie zakończyła się katastrofą. Gdy po zakończeniu próby w pełnym jeszcze biegu wyłączyła ona przekładnię, wóz jej nagle zarzucił i wyleciał z toru, zatrzymując się na miękkiem dolnem poboczu. Cudem wypadek ten zakończył się szczęśliwie, gdyż tylko lekkiem potłuczeniem się w głowę rekordzistki.

Odwołanie zawodów. Wyścig na zboczu Poetachen, zapisany w kalendarzu międzynarodowym pod datą 29 lipca, wyścig okrężny m. Wiednia zapisany pod datą 16 września, wyścig na zboczu Zirlebergu, zapisany pod datą 7 października i wreszcie 5-y wyścig okrężny Cremony zapisany w kalendarzu międzynarodowym pod datą 16 września — zostały odwołane.

Wyścig o puhar „Ciano" rozegrany został w Montenero w Livorno, w dniu 23 lipca na dystansie 240 km. Po ostrej walce z Moll'em wyścig wygrał Varzi na Alfa-Romeo w 2 g. 49 m. 52 s. 1/5 (przeciętna na godz. 84 km. 770), 2-im był G. Moll na Alfa-Romeo w 2 g. 50 m. 1 s. 1/5, 3-im Nuvolari na Maserati, 4-ym Trossi na Alfa-Romeo, i t. d.

Meeting w Dieppe. Meeting w Dieppe składał się tego roku ze zjazdu gwiaździstego, zakończonego w dniu 21 lipca oraz wyścigu o Grand Prix Dieppe, rozegranego w dniu 22 lipca. W zjeździe gwiaździstym 1 miejsce zajął Ambaud na Fordzie, osiągając 682 punkty dodatnie. Drugim był Rossi, również na Fordzie z 679 punktami, trzecim de Bremond na Mathis z 678 punktami, czwartym Guillaume na Fordzie, i t. d. Zjazd gwiaździsty ukończyło 55, zaś klasyfikowanych było 54 zawodników.

Tradycyjny wyścig o Grand Prix m. Dieppe rozegrany został na obwodzie szosowym długości 8 km. 150, według dosyć oryginalnej formuły. Wyścig mianowicie składał się z dwóch przedbiegów eliminacyjnych, rozgrywanych w ciągu 1 godziny dla sklasyfikowania maksymalnie 12 jeźdźców do rozgrywki głównej. Ta ostatnia rozgrywała się w ciągu 2 godzin. Startowało 20 jeźdźców. Zarówno przedbiegi jak i finał dały pole do bardzo ciekawych walk nietylko o pierwsze ale i o dalsze miejsca. W pierwszym przedbiegu pierwsze miejsce zajął po początkowej ostrej walce z Lehoux na Alfa-Romeo Etancelin na Maserati, który zrobił w ciągu godziny 127 km. 826. Drugim był Lehoux, trzecim Staniland na Bugatti. Razem zaklasyfikowanych zostało do finału 6 zawodników. Dwa wozy w tej rozgrywce wyleciały z toru, ale szczęśliwie bez poważniejszych następstw. W drugim przedbiegu eliminacyjnym startowało również 10 jeźdźców. Przez cały czas w tym wyścigu prowadził Chiron i ostra walka rozegrała się tylko o dalsze miejsca. W czwartem okrążeniu Gaupillat na Bugatti kapotuje i ciężko ranny zostaje przewieziony do szpitala, gdzie w kilka godzin później umiera. Klasyfikują się do finału: 1-y Chiron na Alfa-Romeo z 122 km. 819, 2-i Zehender na Maserati, 3-i lord Howe na Maserati, 4-y Rose Richards na Bugatti i 5-a p-nna Hellé-Nice na Alfa-Romeo. Wszyscy inni zawodnicy poodpadali. Na starcie do rozgrywki finałowej stanęło 10 zawodników. Od samego początku zawrzała ostra walka o pierwsze miejsce między Etancelin i Lehoux, którzy przez większą część wyścigu stale wzajemnie się wymijają. Dopiero w 23 okrążeniu Etancelin ostatecznie zdobywa 1 miejsce, gdyż Lehoux traci 2 minuty na zmianę świec. O dalsze miejsca rozgrywały się również ostre walki. Chiron w pierwszem okrążeniu, chcąc wyminąć wóz Etancelin, który zarzucił wjechał na przydrożną skarpę i złamał podstawę lewego tylnego amortyzatora, co zmusiło go wkońcu w 8 okrążeniu do zrezygnowania, gdyż stało się niemożliwością utrzymanie wozu w prostej linji. Również zrezygnował Zehender wskutek złamania hamulca. O trzecie miejsce walczyła grupa Anglików, składająca się z lorda Howe, Penn Hughes i Rose Richards, którzy po różnych perypetjach ostatecznie uszeregowali się w porządku, który zajmowali zaraz po rozpoczęciu wyścigu. Klasyfikacja wypadła następująco: 1-y Filip Etancelin na Maserati 241 km. 928 (przeciętna 120 km. 964), 2-i Marceli Lehoux na Alfa-Romeo — 238 km. 751, 3-i Lord E. Howe na Maserati — 236 km. 466, 4-y Rose Richards na Bugatti, 5-y Penn Hughes na Alfa-Romeo, 6-y José Scaron na Alfa-Romeo i 7-a p-nna Hellé-Nice na Alfa-Romeo. Wyścig ten odbył się przy bardzo pięknej pogodzie i przy ogromnym napływie publiczności, zwłaszcza angielskiej, dla której przebycie Kanału przy pięknej pogodzie jest łatwą wycieczką.

Wyścig na zboczu Klausen. Ten jeden z największych na świecie wyścigów górskich rozegrany został w dniu 5 sierpnia na dystansie 21 km. 500, które wynosi słynna ta przełęcz. Wyścig był wyjątkowo interesujący ze względu na uczestnictwo nowych wyścigówek niemieckich, Mercedes-Benz i Auto-Union, który miały dowieść swojej zdolności pokonywania wzniesień. Egzamin ten wozy te zdały świetnie, bijąc rekord szybkości na tem zboczu i osiągając najlepsze czasy dnia. Zwycięstwo odniósł Mercedes z kierowcą Carraciolą, przebywając wzniesienie w 15 m. 22 s. 2/10 (przeciętna 83 km. 900). Klasyfikacja była następująca:

Wozy sportowe 1.100 cm^3. 1-y Wustrow na M. G. w 21 m. 21 s. 4/10, 2-i Mainardi na Fiat. Sportowe 1,500 cm^3. 1-y Lurani na. Maserati w 18 m. 5 s. 4/10, 2-e pani Koźmianowa na Bugatti. Sportowe 2 litry 1-y Rey na Bugatti w 18 m. 40 s. 2/10, 2-i della Chiesa na Alfa-Romeo. Sportowe 3 litry — 1-y Balestrero na Alfa-Romeo w 17 m. 2-i Dieso na Alfa-Romeo. Sportowe 5 litrów — 1-y Strazza na Lancia w 18 m. 44 s., 2-i Maligari na Ford. Wyścigowe 1,100 cm^3. — 1-y Hamilton na M. G. w 17 m. 53 s. 6/10, 2-i Burgaller na Austin. Wyścigowe 1,500 cm^3. — 1-y Malagoti na Maserati w 18 m. 47 s., 2-a Miss Ellison na Bugatti. Wyścigowe 2 litry — 1-y Steinweg na Bugatti w 17 m. 2 s. 6/10, 2-i Palmieri na Bugatti. Wyścigowe powyżej 2 litrów 1-y Caracciola na Mercedes-Benz w 15 m. 22 s. 2/10, 2-i Stuck na Auto-Union w 15 m. 25 s. 4/10, 3-i Straight na Maserati w 16 m. 20 s. 6/10. Pani Koźmianowa miała dobry czas 22 m. 17 s. i osiągnęła ładny sukces.

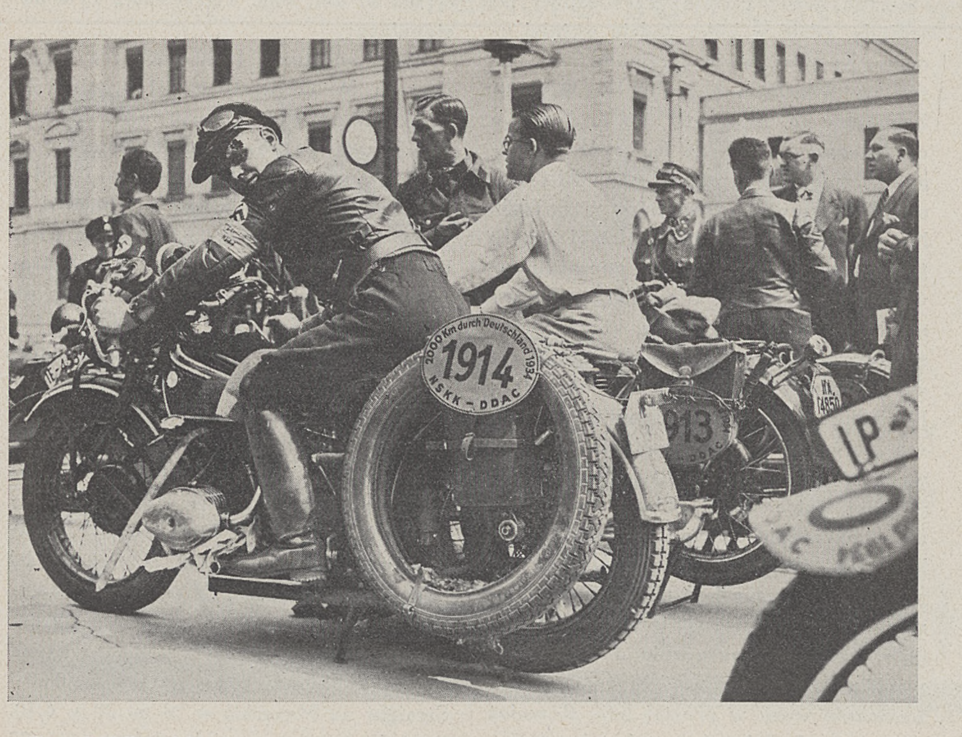


(Keystone).
2000 klm. raid przez Niemcy w dn. 21-22 lipca. Team maszyn Reichswery.

Wielki raid przez Niemcy. W dniu 21 i 22 lipca rozegrany został wielki raid Niemiecki na dystansie 2000 km. na trasie Baden-Baden — Lipsk, Berlin, Baden-Baden. Raid ten był rekordowy pod względem ilości zapisów, gdyż zgłosiło się 1,760, zaś startowało 1,650 zawodników, w czem 604 samochody i reszta motocykle. W raidzie tym reprezentowanych było 9 narodowości i prawie wszystkie istniejące marki samochodów. Przeciętne obowiązywały, zależnie od kategorji od 56 do 88 klm. Start trwał całe 11 godzin zaś służbę bezpieczeństwa na zamkniętych dla ruchu drogach pełniło 150.000 motocyklistów i członków oddziałów szturmowych. Raid ukończyło w czasie wyznaczonym 306 samochodów, przyczem 244 osiągnęło wyższe niż przepisowe, przeciętne. Między innemi w kategorji wozów małych team Fiatów 508 przybył o 7 godz. min. 30 wcześniej niż wynosił minimalny czas regulaminowy. Wozy te osiągnęły przeciętną 83 km. na godz. Naogół wozy małe spisały się lepiej od dużych. I tak na 20 wozów w kategorji powyżej 4 litrów klasyfikowanych zostało tylko 4 w kategorji 4 litrów na 48 wozów również tylko 4; w kategorji 3 litrów na 42 wozy — 23; w kategorji 2 litrów na 146 — 71 klasyfikowanych, w kategorji 1,500 cm^3. na 172 — 93 klasyfikowanych i wreszcie w kategorji 1.000 cm^3. na 184 — 112 klasyfikowanych. Wśród 871 motocykli, które startowały klasyfikowanych było 574, zaś wśród 175 motocykli z wózkami — 89.



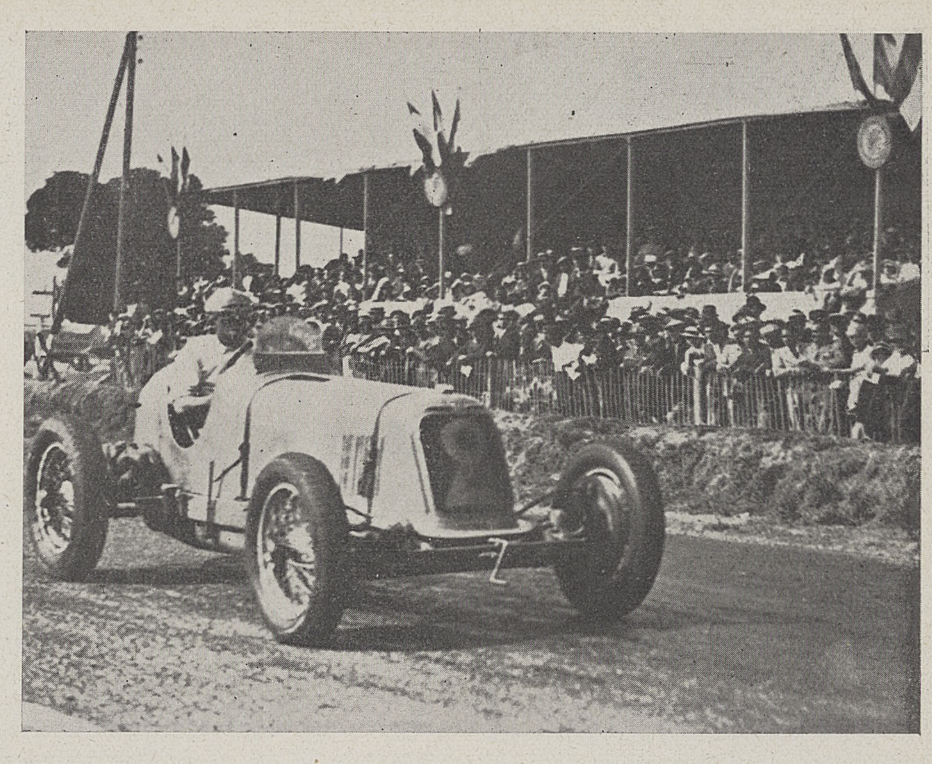
(Presse-Bild Z.).
2000 klm. raid przez Niemcy.
1000 motocyklistów przed startem z Lipska.



(Presse-Bild Zentrale)
2000 klm. raid przez Niemcy. Start motocyklistów w Lipsku (najwyższy numer raidowy).

Puhar Alp. Organizacja tegorocznego raidu górskiego o puhar Alp przypadła Niemcom, z czynnym współudziałem Automobilklubów Francji, Italji, Szwajcarji, Anglji, Jugosławji i Austrji. Raid rozegrany został w czasie od 7 do 12 sierpnia. Start nastąpił w Nicei w dn. 7 sierpnia Trasa prowadziła przez Aix-les-Bains, Interlaken, Saint-Moritz, Wenecję, Zagrzeb i Monachjum. Do raidu zgłosiło się 158 zawodników 10-u różnych narodowości. Ostatecznie startowało 125 zawodników podzielonych na 5 grup, według pojemności cylindrów wozów. Raid ukończyło 101 zawodników, przyczem 69 bez punktów karnych. Klasyfikacja w grupach była następująca. w grupie 1 po 1000 punktów, dających prawo do puha-

ru lodowców osiągnęło aż 10 zawodników. W teamach zwycięstwo oraz puhar Alp zdobyła ekipa Delahaye, osiągając 2700 punktów. W grupie II puhar lodowców zdobył Carrriere na Hotschkiss zaś puhar Alp ekipa Talbot oraz ekipa Adler, obie z 3000 punktów. W grupie III puhar lodowców zdobyło 5 zawodników indywidualnych niemieckich, zaś puhar Alp ekipy Auto-Union, Opel i Adler z 3000 punktów każda. W grupie IV puhar lodowców zdobyło 11 zawodników, zaś puhar Alp ekipa B. M. W. z 3000 punktów. W grupie V wreszcie puhar lodowców zdobyło 6 zawodników, zaś puhar Alp ekipa Triumph z 3000 p. O raidzie tym można więc powiedzieć, że było prawie tylu wybra-



(France-Presse).
P. Etancellin zwycięża w Grand Prix m. Dieppe.



(Kuystone).
2000 klm. raid przez Niemcy.
Zwycięzcy: u góry berlińczycy. Bigalke i v. Tippelskirch na Fiat 508, u dołu motocykliści Pfisterer i Fischer na N. S. U.

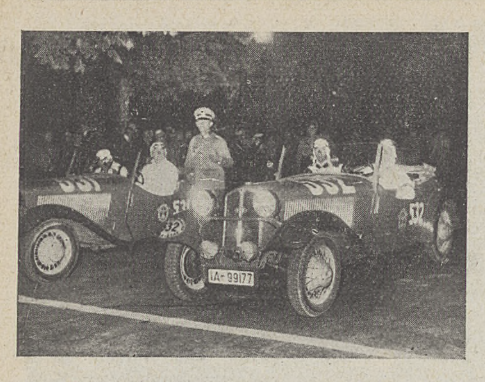
nych co powołanych, uważamy więc za zbędne przytaczanie nazwisk wszystkich zwycięzców i nagrodzonych, a raczej wyróżnićby można było jako coś wyjątkowego zawodników nie nagrodzonych.

Pokłosie śmierci. W dniu 11 sierpnia zabił się w drodze na zawody w Pescara, w których miał startować jeden z najlepszych kierowców szwajcarskich i ostatnio mistrz Szwajcarji — Maag. W nocy dnia 13 sierpnia zabił się na torze w Monthlery znany francuski majster, specjalista od regulowania wozów wyczynowych — Berthelon.

Zawody w Pescara. 24-godzinny konkurs wytrzymałości o puhar Abruzzów rozegrany został w dniu 12—13 sierpnia na torze w Pescara. Udział w konkursie wytrzymałości przyjęło 46 wozów, z obsadami po 2 zawodników. Konkurs ukończyło zaledwo 18 wozów. Wszyscy faworyci poodpadali a między innymi Moll-Ghersi na Alfa-Romeo, którzy przez większą część konkursu prowadzili wyścig i którzy wydawało się zostaną zwycięzcami. Odpadli również Nuvolari — Sommer, Villapadierna — Zehender i inni — wszyscy przeważnie wskutek uszkodzeń tylnych mostów. Ostatecznie zwycięstwo odnieśli Severi — Cortese na Alfa-Romeo przebywając w ciągu 24 godzin 2484 km. 082 (przeciętna 103 km. 420), 2-ie miejsce zajęli Tadini-Barbieri na Alfa-Romeo — 2470 km. 816, trzecie Rosa-Comotti na Alfa-Romeo — 2470



(Presse-Bild Zentrale).
Przed startem do międzynar. raidu o puhar Alp w Nicei w dn. 7 sierpnia. Team „Talbot" (Anglja).



(Presse Bild Zentrale).
2000 klm. raid przez Niemcy.
Start w Baden-Baden generała policji Daluege.

km 548, 4-e Faccioni-Moretti na Fiat 508, 5-e Ravano-Zuccarini na Fiat i t.

W dniu 15 sierpnia rozegrany został na tymże torze w Pescara **wyścig na dystansie 506 km. o puhar Acerbo**, w którym po raz trzeci zmierzyć się miały wozy niemiecki z włoskimi. Startowało 15 jeźdźców. Wyścig do 7-go okrążenia prowadził Caracciola, ale wreszcie poślizguje się, derapuje i wpada do rowu, wychodząc jednak z tej przygody cało. O drugie miejsce toczy się w tym czasie zacięta walka między Stuck'iem na Auto-Union a Varzi'm na Alfa-Romeo i Faggioli'm na Mercedes'ie. W 5-em okrążeniu rezygnuje Straight, w szóstem zaś Stuck. W siódmem okrążeniu trzecim jest Moll na Alfa-Romeo, ale wkrótce potem po wycofaniu się Caraccioli i zatrzymaniu się przy stoisku Faggioli'ego wychodzi on na pierwsze miejsce. W międzyczasie podczas nabierania benzyny zapala się w stoisku wóz Chiron'a. Chiron lekko poparzony w ręce i na twarzy wycofuje się z wyścigu. Stoisko jego zapala się od wozu i z trudem tylko udaje się opanować ogień. Teraz w połowie wyścigu na pierwszem miejscu idzie Moll, za nim Henné na Mercedesi'e dalej Faggioli i Nuvolari. W wyścigu pozostaje jeszcze tylko 8 zawodników. W 11 okrążeniu na pierwsze miejsce wychodzi Varzi, na drugiem idzie Faggioli a Moll spada na trzecie. W 10 okrążeniu Varzi zatrzymuje się przy stoisku a na pierwsze miejsce wychodzi Faggioli, Moll jest na drugiem, o trzecie wre również zacięta walka między Ghersi, który zastępuje Varzi'ego a Nuvolari'm. Moll chcąc odzyskać pierwsze miejsce stawia wszystko na ostatnią kartę i... przegrywa. W 18 okrążeniu przy szybkości 142 km. na godz chce on wyminąć 2 inne maszyny i w tej chwili wóz jego kapotuje. Robi on kilka kozłów i przygniata kierowcę. Ciężko ranny Moll w kilka chwil później umiera. Faggioli teraz niema już współzawodnika i wkrótce potem kończy wyścig jako pierwszy w 3 g. 58 m. 56 s. (przeciętna 129 km. 658), drugim jest Nuvolari na Alfa-Romeo w 4 g. 3 m. 35 s., 3-im Brivio na Bugatti, 4-ym Ghersi-Varzi na Alfa-Romeo, 5-ym Sebastiano na Auto-Union i 6-ym Henné na Mercedes. W ten sposób wyścig ten wygrała znowu niemiecka marka Mercedes - Benz, potwierdzając wrażenie, że na torze drogowym, zwłaszcza takim, który posiada dłuższe odcinki prostych, wozy niemieckie są bez konkurencji. Wyścig był nadzwyczaj ciekawy i emocjonujący od początku do końca i dopiero tragiczna śmierć biednego 24-o letniego Guy Molla, która nastąpiła przed samym końcem wyścigu zepsuła nastrój i zdarzyła humory.

Zmarły tragicznie Guy Moll pochodził z Algieru. Karjera jego sportowa była krótka ale nadzwyczaj błyskotliwa. Zaczął on stawać w zawodach zaledwie trzy lata temu, początkowo tylko w swojej ojczyźnie Algierji, wkrótce jednak wybija się na tyle, iż decyduje się startować w zawodach w Metropolji. W 1933 r. zajął on w szeregu większych wyścigów drugie, albo trzecie miejsce, tak, iż na rok bieżący angażuje go do swej stajni Ferrari. Otrzymawszy do rąk bezkonkurencyjną wyścigówkę Alfa-Romeo, Guy Moll wygrywa szereg wielkich wyścigów międzynarodowych. Zwycięstw jego nie będziemy wyliczać na tem miejscu, ponieważ zapewne wszyscy czytelnicy Auta mają je jeszcze w pamięci. Przypomnijmy tylko, że był on najgroźniejszym konkurentem jeźdźców niemieckich, których, jak pamiętamy, pokonał na torze Avus w wyścigu o Grand Prix Avus. Przeznaczonem było zginąć w śmiertelnej walce z Włochem na maszynie niemieckiej, jemu — Francuzowi na maszynie włoskiej.

Wyczyny nowego sensacyjnego modelu Citroëna. Model ten, który otrzymał nazwę Citroëna „7", a opis którego umieściliśmy w jednym z poprzednich numerów naszego pisma, wykazał już swe praktyczne wartości w 2 imprezach zagranicą.

W Tour de France et de Belgique Berlina Citroën „7", bezramowa z napędem przednim, przebyła 5000 klm. non-stop z przeciętną 65 klm/godz., przyczem według regulaminu Automobilklubu Francji maksymalna szybkość 90 klm/godz. nigdy nie była przekroczona. Samochód ten był prowadzony przez znanych długodystansowych kierowców, pp. Lecot i Penaud, których mieliśmy sposobność poznać w styczniu bieżącego roku z okazji startu z Warszawy autobusu Citroën na Zjazd Gwiaździsty do Monte-Carlo.

Drugą imprezą była próba samochodu Citroën „7" pod kontrolą oficjalną Automobilklubu Francji na przestrzeni 1100 klm. między Paryżem a Bordeaux. Osiągnięto przeciętną 60 klm/godz. przy zużyciu 6,8 litrów benzyny na 100 kilometrów. Samochód ten po powrocie odbył, nadal pod oficjalną kontrolą Automobilklubu Francji, dodatkową próbę szybkości na Autodromie w Monthlery, z szybkością 103 klm/godz.



Wyczynowy samochód Citroën mod. 7. Obok p. André Citroën i obydwaj kierowcy pp. Lecot i Penaud.

